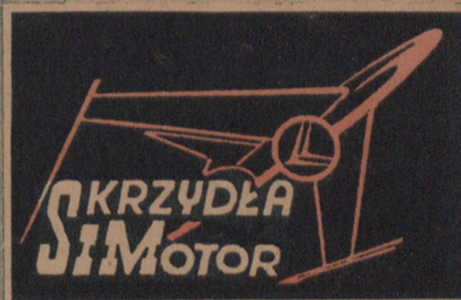
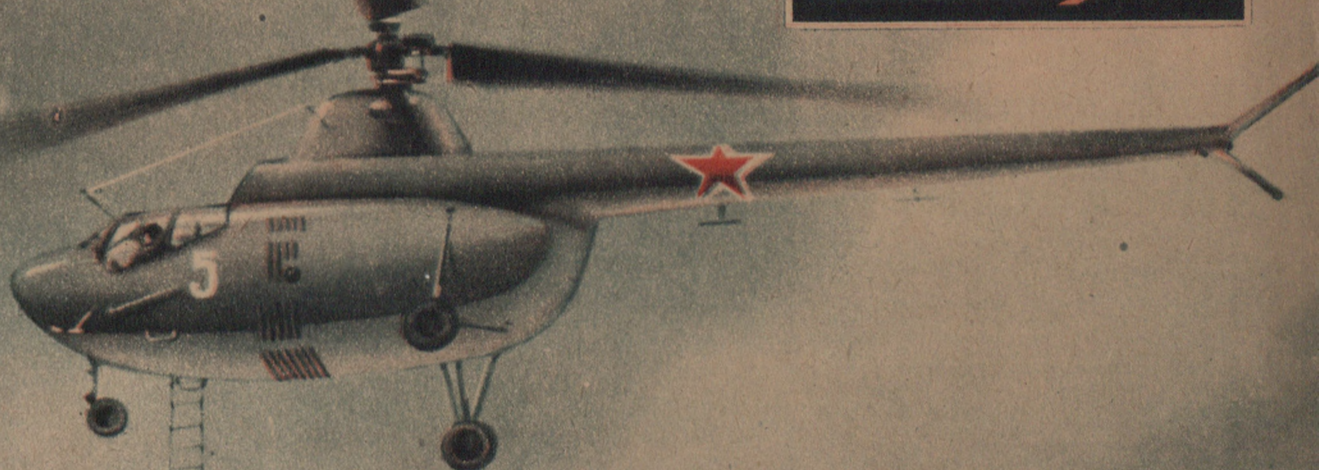






Tak wyglądają doskonałe śmigłowce radzieckie, skonstruowane przez inżyniera Michała Milla. Związek Radziecki, największe mocarstwo lotnicze świata, jest ojczyzną tego typu aparatów latających.
Foto: „Krylia Rodiny"

MIESIĄC PROPAGANDY PRASY LOTNICZEJ



na stronie 10

4 STYCZNIA 1953
ROK VIII (341) NR 1
Cena 60 gr.

CO POWINIENEŚ ZROBIĆ W STYCZNIU

Pierwszego stycznia br. rozpoczął się na terenie całej Polski miesiąc propagandy prasy lotniczej, który trwać będzie do 31 stycznia br. i zakończony zostanie I Krajowym Zjazdem Czytelników-Korespondentów Prasy Lotniczej w Warszawie (napiszemy o nim obszerniej w następnych numerach).

Obowiązkiem Twoim jako Czytelnika SIM-u jest szerokie popularyzowanie czasopism lotniczych (tyg. „Skrzydła i Motor", mies. „Skrzydlata Polska", dwumies. „Technika Lotnicza"), zarówno wśród Twoich kolegów, jak i znajomych.

Powinieneś zwerbować w styczniu przynajmniej dwóch prenumeratorów SIM-u natymiast zawiadomić o tym redakcję, która dla najbardziej aktywnych propagandystów-kolporterów czasopism lotniczych przeznaczyła upominki.

Urozmaicając akcję propagandową na swoim terenie powinieneś organizować w swej modelarni, kole LL lub szkole do której uczęszczasz pogadanki, informując szczegółowo dziewczynki i chłopców o czasopismach lotniczych.

Liczba zdobytych czytelników i prenumeratorów, którzy dzięki Tobie zapoznali się z SIM-em i zaprenumerowali go (o tym niewątpliwie szybko zawiadomisz redakcję) będzie wskaźnikiem Twego aktywnego udziału w miesiącu propagandy prasy lotniczej.

Akcja „TEP", tzn. Tworzymy Eskadry Prenumeratorów SIM-u powinna dzięki Twej pracy propagandowej rozwijać się szeroko w modelarniach, kołach LL, aeroklubach, szkołach i ośrodkach treningowych Ligi Lotniczej.

Regularnie co tydzień powinieneś zapoznawać swe koleżanki i kolegów z treścią SIM-u i wskazywać na korzyści, jakie osiągną czytając i prenumerując jedyny w Polsce tygodnik młodzieży lotniczej.

Y

Zawsze, gdzie tylko będzie ku temu okazja, powinieneś mówić o czasopismach lotniczych — zachęcać do ich czytania i prenumerowania. Pamiętaj, że popularyzacja czasopism lotniczych jest równocześnie propagandą lotnictwa, a to jest przecież Twoim obowiązkiem jako czytelnika SIM-u.

Oile natrafisz w swej pracy propagandowej na jakiekolwiek trudności, zwróć się o pomoc do organizacji ZMP-owskiej, zarządu koła LL czy kierownictwa jednostki Ligi Lotniczej, a na pewno ją uzyskasz.

Wszyscy, którzy są chętni i pragną kolportować SIM czy „Skrzydlatą", powinni natychmiast zgłosić się w najbliższym Zarządzie Oddziału czy Okręgu Ligi Lotniczej, gdzie otrzymają do rozkolportowania pewną ilość czasopism lotniczych.

A więc Czytelnicy! Zmobilizujcie swe siły i weźcie jak najaktywniejszy udział w propagandzie czasopism lotniczych. Zgłaszajcie się do dyspozycji miejscowych kolporterów - propagandystów, którzy dadzą Wam w tym miesiącu konkretne zadania.

C

Szukasz przewodnika i przyjaciela na drodze do lotnictwa — znajdziesz go czytając i prenumerując SIM. Jeśli nie znasz warunków prenumeraty, spójrz na ostatnią stronę niniejszego numeru i zapoznaj z nimi wszystkich zainteresowanych.

Itym wszystkim, którzy podobnie jak Ty marzą o skrzydłach, o zawodzie pilota, mechanika, spadochroniarza, którzy pragną uprawiać piękny sport lotniczy wyjaśnij, że z drogą do lotnictwa zapozna ich SIM, który szczegółowo informuje, wyjaśnia i uczy tych wszystkich, którzy w szeregach skrzydlatych ludzi chcą służyć naszej Ludowej Ojczyźnie.

Masz więc przed sobą cały miesiąc, aby wykazać się aktywną pracą propagandową w popularyzowaniu czasopism lotniczych. Idź z SIM-em tam, gdzie go jeszcze nie znają, gdzie on jest potrzebny, by wzbudzać zainteresowanie lotnictwem wśród szerokich rzesz młodzieży. Czekamy na Twój pierwszy meldunek z pola walki o wzrost czytelnictwa prasy lotniczej. (Kon)

Z LOTU PTAKA







POWYŻEJ: Przodująca załoga „Aerofłotu", która dostarczała ludzi i materiały na wielkie budowle komunizmu w ZSRR. Od lewej — mechanik pokładowy P. Wołkow, drugi pilot W. Połunin, dowódca W. Zubkow mechanik G. Arżanych. Foto: „Kryłia Rodiny"

OBOK: Grupa spadochroniarzy DOSAAF, którzy ustanowili nowy rekord w skoku na dokładność lądowania. Od lewej — mistrz sportu G. Witalin oraz W. Soczniew i A. Tonkonog. Foto: „Fiskultura i Sport"

PONIŻEJ: Grupa uczestników kursu doskonalącego dla kierowników wyszkolenia jednostek Ligi Lotniczej, jaki odbył się w dniach 17. XI. — 13. XII. 1952 roku na lotnisku Poznańskiego Aeroklubu LL. Foto: Stanisławski

[redacted]



Na naszym kursie

Rok 1953... Co roku, kiedy stare kalendarze wyrzucamy do kosza, albo chowamy do rodzinnych pamiątek, co kto woli, a na naszych biurkach i w kieszeniach pojawiają się nowe kalendarzyki rozpoczynające się czerwoną jedynką — dokonujemy, nieraz zupełnie bezwiednie, krótkiego „rzutu oka wstecz". I, rzecz jasna, zastanawiamy się, co przyniesie nam nowy rok.

Są to czynności podobne do nawigacji, przy czym nie trudno odgadnąć, że pierwszy stycznia — to WPT, wyjściowy punkt trasy, od którego rozpoczyna się lot. Jesteśmy w tej szczęśliwej sytuacji, że z naszego WPT potrafimy spojrzeć nie tylko naprzód, nie tylko potrafimy wiedzieć, dokąd wiedzie nasza trasa, ale możemy również spojrzeć wstecz — na rok minionej pracy.

Cóż zatem widzimy z naszego WPT? Co do KPT — końcowego punktu trasy — nie ma naturalnie żadnych wątpliwości. Jest jasne, że nowy rok będzie, bo być musi, rokiem dalszych, jeszcze rozleglejszych i poważniejszych zwycięstw całego naszego obozu, rokiem dalszego wzmocnienia się naszych sił, umocnienia przyjaźni ze Związkiem Radzieckim, wzrostu nastrojów antywojennych na świecie, na koniec rokiem dalszych klęsk imperializmu i wszystkich jego sługusów. Zakończony niedawno Kongres Narodów w Obronie Pokoju pozwala twierdzić nam to z taką pewnością.

Jednakże, aby dolecieć do KPT, załoga samolotu musi nie tylko dobrze znać swe zadanie, ale również wykazywać owe znane powszechnie cechy charakteru lotnika, bez których będzie ona tylko grupką ludzi lecącą samolotem, nie zaś zespoloną, stalową załogą.

Te cechy, młodzi towarzysze, musimy w sobie w nadchodzącym roku wyrobić w stopniu jeszcze większym niż dotychczas. Wznoszenie wielkiego i pięknego gmachu socjalizmu, a wraz z nim — socjalistycznego lotnictwa, nie jest rzeczą łatwą, choć najpiękniejszą dla naszego pokolenia. Musimy wyrabiać w sobie żelazny, nieugięty hart wobec trudności i przeciwieństw napotykanych przecież tak często w życiu i pracy lotniczej. Musimy rozpalać w sobie i w innych nienawiść do wrogów pokoju i niepodległości naszej Ojczyzny, demaskować załgane oszustwa o ich rzekomej „potędze" technicznej. Musimy równocześnie rozpalać miłość dla ojczystego kraju i Związku Radzieckiego, szerzyć entuzjazm i zapał do wielkiej roboty, która czeka nas w czwartym roku lotniczej sześciolatki. Musimy wreszcie być jeszcze czujniejsi niż dotąd, jeszcze bardziej bojowi i bezwzględni wobec wroga.

Tylko ci lotnicy, którzy zdobędą i wpoją w siebie te wspaniałe cechy, będą prawdziwymi budowniczymi socjalistycznych skrzydeł naszej Ojczyzny, budowniczymi słonecznej przyszłości.

Dla takiej przyszłości warto żyć, pracować i walczyć! Tego życzymy Wam w nowym 1953 roku, w dziewiątym roku władzy ludowej w naszym kraju.

(wig)

Instruktorzy gotowi do startu

Sala wykładowa w obszernym budynku kierownictwa lotniska Poznańskiego Aeroklubu Ligi Lotniczej — wypełniona szczelnie kilkoma dziesiątkami młodych ludzi. Trwa właśnie bardzo ożywiona dyskusja, która jest końcowym etapem trwającego tu od miesiąca kursu.

Nie trudno było spostrzec, że ludzie zebrani w tej sali radzą nad czymś ważnym, czymś co ich ogromnie absorbuje i co sprawia, że atmosfera obrad jest i gorąca i jednocześnie nacechowana zdyscyplinowaniem wszystkich uczestników.

Jakiż to kurs, nad czym radzą tak zawzięcie ci młodzi ludzie, co ich tak mocno absorbuje?

Kurs, który zaczął się w dniu 17 listopada ubr., zorganizowany został przez Zarząd Główny Ligi Lotniczej dla kierowników wyszkolenia wszystkich jednostek Ligi Lotniczej, a więc Okręgów, Aeroklubów, Ośrodków Treningowych itp. Kurs ten miał przygotować naszą kadrę instruktorską do oczekujących ją zadań szkoleniowych w roku 1953, miał na celu pomóc naszym instruktorom w ich bardzo odpowiedzialnej pracy — poprzez wzajemną wymianę doświadczeń i przede wszystkim przez nadanie tej pracy jednolitego wszędzie charakteru.

Czy spełnił on swe zadanie? Tak, w całej pełni. Tego zdania byli jego uczestnicy.

*

Program zajęć w ciągu dnia na kursie nie różnił się w swym systemie od programów zajęć na innych jemu podobnych kursach. Spróbujemy jednak wyłowić jakąś ciekawostkę, coś odrębnego...

Jest! Prasówka. Czy wiecie jak można przeprowadzić doskonale prasówkę? Tak, żeby była ona i aktualna i żywa i interesująca?

Na kursie w Kobylnicy poradzono sobie bardzo prosto: codzień wszyscy wysłuchiwali wspólnie przez radio dziennika porannego, po którym na bieżąco dyskutowano na temat najświeższych wiadomości z kraju i świata. Jak stwierdzili sami uczestnicy kursu, taka prasówka odpowiadała im w zupełności, bardzo zaciekawiała i przynosiła dużo korzyści.

Uczestnicy kursu zapoznali się szczegółowo z nową zatwierdzoną instrukcją wykonywania lotów, przedyskutowali prawidłową organizację pracy szkoleniowej w jednostkach LL (zarówno stronę teoretyczną jak i praktyczną), omówili i zanalizowali programy szkolenia — szybowcowego, silnikowego, spadochronowego, organizację służby nawigacyjnej i wiele innych, bardzo ważnych zagadnień. Dużo czasu poświęcono metodyce wyszkolenia. Pod koniec kursu — wszyscy otrzymali wytyczne dla pracy w roku 1953.

Dyskusje były bardzo gorące. Byłem świadkiem, jak trafnie większość instruktorów rozwiązywała szereg problemów. Oto jeden z nich: co robić w aeroklubach z „martwymi duszami", pilotami, którzy nie przychodzą regularnie na treningi i szkolenie? Czy od razu z nich zrezygnować i wypisać z listy członków klubu, czy też starać się w jak największej mierze o uaktywnienie tych ludzi, o przyciągnięcie ich do zespołowej pracy? Było szereg głosów, żeby usunąć ich z grona pilotów i nie zaprzątać sobie nimi głowy, jako elementem bezwartościowym. Większość jednak wypowiedziała się inaczej: ludzi tych należy odzyskać dla lotnictwa, zmobilizować ich na nowo do solidnej pracy.

Pięknym zakończeniem dyskusji, w której bardzo czynny udział brali m. in. tacy instruktorzy jak Gołata z Bydgoszczy, Leszek z Warszawy, Kolanowski z Leszna, Adamski z Poznania, Góra z Bielska, Rozpara z Kielc i inni, był apel kierownika wyszkolenia Poznańskiego ALL instr. Szymańskiego, którego słowa: Szeroko otwórzmy drzwi na lotnisku dla naszej młodzieży, twórzmy grupy kandydackie przyszłych lotników, nie odgradzajmy szczelnie lotnisk od młodych entuzjastów lotnictwa — przyjęto z pełnym zrozumieniem i aprobatą.

Przejawem dużego zainteresowania przebiegiem pracy w Aeroklubach LL ze strony lotnictwa wojskowego i dowodem chęci przyjścia z pomocą lotnikom sportowym było oświadczenie kpt. Charasza, który w imieniu lotników wojskowych zapewnił wszystkich instruktorów, że z pełnym zaufaniem mogą się zwracać do nich o pomoc w szeregu sytuacji, kiedy aeroklubowi trudno jest dać sobie samemu radę. Deklaracja ta, złożona w formie oficjalnej, wywołała wśród zebranych na sali ogromne zadowolenie.

*

Kurs zakończył się uroczyście wieczorem w dniu 12 grudnia. Przodującym na kursie instruktorom wręczył przybyły na zakończenie wiceprezes ZG LL płk Jakubik piękne nagrody książkowe, a potem odczytane zostały wyniki współzawodnictwa między ośrodkami LL w roku 1952. Pierwsze miejsce zajął Poznań, drugie Warszawa, trzecie Kielce. Przodującemu Okręgowi Poznańskiemu Zarząd Wojewódzki ZMP ofiarował w nagrodę piękny radioodbiornik z adapterem.

Długo będę pamiętał wieczorek pożegnalny na kursie w Poznaniu. Było dużo śpiewu, muzyki, wesela. Grała orkiestra, występowali soliści, śpiewał zapamiętale chór. Ale najbardziej chyba będę pamiętał przepiękny wiersz „Lotnik zwiadowca", który wypowiedział z wielkim talentem instruktor-spadochroniarz Tadeusz Gołębiewski z Aeroklubu Robotniczego w Mielcu, dedykując go ze wzruszeniem pilotom Pułku Myśliwskiego „Warszawa" i ich bohaterskim instruktorom radzieckim.

JERZY ZARĘBSKI





TADEUSZ GÓRA zwycięża

Ze wszystkich zakątków kraju, z wielkich miast i małych wiosek napływają codziennie dziesiątki kopert, a w nich kupony konkursowe, zawierające nazwiska faworytów poszczególnych głosujących. W chwili gdy redagujemy niniejszą notatkę, do końca grudnia 1952 roku pozostało jeszcze parę dni. Parę dni będą jeszcze nadchodziły głosy biorących udział w konkursie, a **już dzisiaj mamy tych głosów 5.561, które dają wszystkim kandydatom łącznie 305.885 punktów**.

Ta niebywała nawałnica odpowiedzi konkursowych świadczy przede wszystkim o popularności naszego tygodnika, ale dowodzi również, że zagadnienia sportu szybowcowego znane są bardzo szerokim rzeszom sympatyków. Od dziesięcioletniego modelarza — do sześćdziesięcioletniego inżyniera-konstruktora, od ucznia szkoły podstawowej — do oficera wojsk lotniczych, od robotnika-kamieniarza poprzez ślusarzy, tokarzy, mechaników, górników, kominiarzy, księgowych do doktora medycyny — oto krótki zarys zawodów, jakie reprezentują dotychczasowi uczestnicy konkursu. A co najbardziej w tym charakterystyczne, to fakt, że — czy starszy, czy młodszy — większość na pierwszym miejscu w plebiscycie stawia naszego zasłużonego instruktora i kierownika wyszkolenia licznych obozów wyczynowych, mistrza sportu szybowcowego — Tadeusza Górę.

Wprawdzie głosowanie jeszcze trwa, ale już dzisiaj, na parę dni przed jego zakończeniem można z zupełną pewnością przewidzieć, że Góra zwycięży. Ma on w tej chwili już ponad 700 punktów przewagi nad następnym z rywali, a każdy dalszy dzień raczej tę przewagę podwyższa, aniżeli zmniejsza. Tym następnym po Górze jest Wojnar, który długi szereg dni walczył zacięcie „pierś w pierś" z Bitnerem, zanim ostatnio wysunął się przed niego o 70 punktów. Tak więc Bitner jest w tej chwili na trzecim miejscu, na czwartym Brzuska, na piątym Szemplińska, dalej Wlazło, Ziemiński, Makula, Skrzydlewski i dziesiąty Zientek.

Najbardziej zaciekłą walkę toczy w tej chwili właśnie Zientek z Popielem. Dzieli ich zaledwie kilkanaście punktów różnicy i zmieniają swą pozycję dosłownie z dnia na dzień. Raz Zientek jest dziesiąty, a Popiel jedenasty, to znów odwrotnie. Stawka jest poważna — chodzi przecież o zakwalifikowanie się do dziesiątki najlepszych zdaniem głosujących pilotów i to potęguje jeszcze emocję tego niecodziennego współzawodnictwa.

Walka trwa. Już wkrótce zapadnie jej ostateczne rozstrzygnięcie. Wtedy omówimy nasz plebiscyt obszerniej, podając dokładnie jak poszczególni kandydaci przebyli całą rywalizację plebiscytową.

R.

SiM Z WIZYTĄ U ZWYCIĘZCY KONKURSU

Z siedmiuset młodych piersi wyrwała się melodia hymnu młodzieżowego. Słowa „Naprzód młodzieży świata" przedarły się przez mury szkolne i popłynęło daleko, na siemiatyckie pagórki, zalane złocistymi promieniami grudniowego słońca. Tak rozpoczynają każdy dzień nauki chłopcy i dziewczęta — uczniowe Szkoły Ogólnokształcącej stopnia Podstawowego i Licealnego w Siemiatyczach. Tego dnia jednak apel poranny nie skończył się tylko odśpiewaniem hymnu. Młodzież tej szkoły czekała miła niespodzianka. Wprawdzie dotyczyła ona tylko jednego z uczniów, niemniej jednak niezmiernie ucieszyła wszystkich — zarówno grono nauczycielskie, jak i koleżanki i kolegów ze szkolnej ławy.

W tym właśnie dniu podczas apelu, w obecności całego personelu pedagogicznego z ukochaną przez młodzież dyrektorką szkoły mgr Ireną Bierońską na czele, została wręczona przez przedstawiciela naszej redakcji, pierwsza nagroda w postaci aparatu fotograficznego zwycięzcy wielkiego konkursu SiM-u „Czy znasz lotnictwo radzieckie", uczniowi X klasy, Stanisławowi Kalicie.

Wśród burzliwych oklasków rozentuzjazmowanej młodzieży, kolega Kalita przyjął nagrodę i drżącym ze wzruszenia i radości głosem wyraził wdzięczność SiM-owi za zaszczytne wyróżnienie go. „W dowód wdzięczności — powiedział on — zobowiązuję się pracę naszego koła LL, które dotychczas nie przejawiało żadnej działalności, ożywić i wprowadzić na takie tory, aby było ono przodującym nie tylko w powiecie, ale i całym województwie białostockim".

Słowa jego znalazły poparcie wśród całej młodzieży, wyrażone długotrwałymi oklaskami. A potem rozpromienieni z zadowolenia rozeszli się do klas, by rozpocząć normalne zajęcia szkolne.

PARĘ SŁÓW O ZWYCIĘZCY KONKURSU

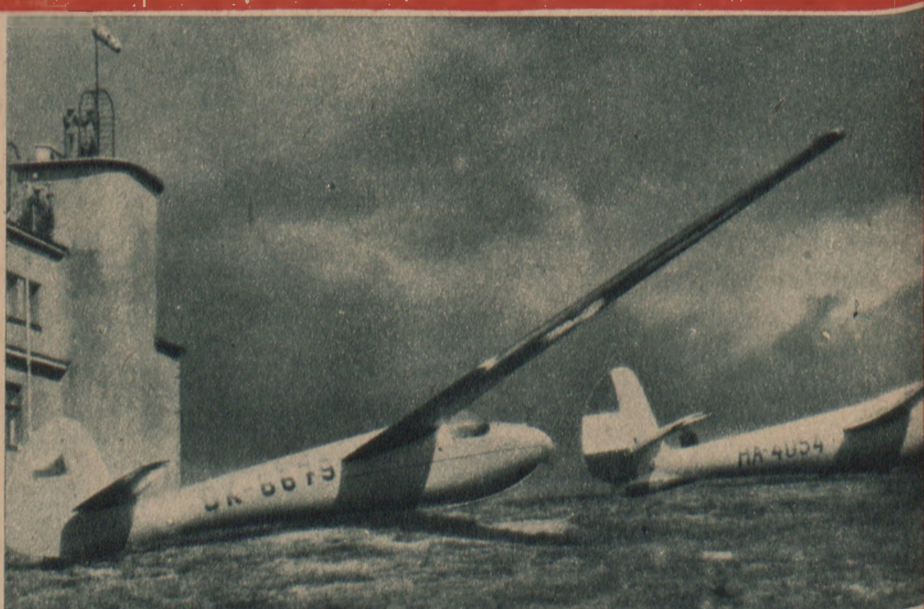
Pierwszą nagrodę dostał uczeń X klasy. Nazywa się Stanisław Kalita. Czy wystarczy powiedzieć o nim tylko tyle? Nie. Zapewne nie jeden z Czytelników zechce poznać go nieco bliżej.

Staszek ma 16 lat. Oprócz nauki i codziennej, około 5-kilometrowej przechadzki do szkoły, ma w domu wiele obowiązków. Jako najstarszy syn musi pomagać ojcu w gospodarstwie, a nawet często podczas jego nieobecności ze względu na pracę (ojciec jest robotnikiem w brygadzie kablowej Państw. Robót Telekom.), zastępować go. Ale Staszek nie narzeka na huk roboty. Znajduje nawet czas na czytanie książek lotniczych, które go bardzo interesują, no a SiM jest jego nieodłącznym przyjacielem.

Przedwojennych czasów Staszek nie pamięta. Zna je jednak z opowiadań rodziców. Szczęśliwy jest więc, że tamten okres, kiedy rodzice jego nie mieli ani kawałka ziemi, a ojciec harował od świtu do nocy w „pańskiej" kaflarni za nędzne grosze, minął już bezpowrotnie. Szczęśliwy jest, że Polska Ludowa otworzyła przed nim i tysiącami takich jak on synów chłopów mało i średniorolnych, bramy szkół, stworzyła im warunki do zdobywania wiedzy.

Marzeniem Staszka Kality jest praca w lotnictwie. Konstruować sprzęt lotniczy i latać na nim — oto jego żywioł.

(c. d. na str. 15)



Choć zima jest w pełni, szybownicy już dzi-siaj żyją oczekiwaniem na nadejście letniego sezonu lotów. Zdjęcie poniższe niech posłuży za przypomnienie chwil zawodów międzynarodowych na Żarze, wspaniałych dni braterstwa szybowników polskich, czechosłowackich i węgierskich. Foto: R. Więzik

ZIEMIA jest daleko pod nami. Z każdą minutą widnokrąg jest coraz szerszy, a znajdujące się na ziemi przedmioty maleją coraz bardziej. Lotnisko, z którego wystartowaliśmy, jest już nie większe od chusteczki do nosa.

Samolot wzbija się coraz wyżej i wyżej.

„Pięć tysięcy metrów" — ocenia wprawne oko Wiktora Perszina.

Ażeby sprawdzić ocenę, spogląda na wysokościomierz. Mała strzałka przyrządu stoi około piątki, duża — na dziewiątce.

„Trafnie, — myśli Wiktor — omyliłem się tylko o sto metrów."

Perszin siedzi obok włazu. Jako pierwszy ma opuścić samolot. Ubrany jest w futrzane spodnie i kurtę i uzbrojony w dobrze dopasowane spadochrony: główny i zapasowy.

Już dawno trzeba było nałożyć maski tlenowe; energię trzeba oszczędzać. Każdy ruch na dużej wysokości odbiera dużo sił.

Towarzysze porozumiewają się między sobą na migi, zapytując jeden drugiego o samopoczucie. Oto jeden z najstarszych w ZSRR spadochroniarzy, zawsze nieco flegmatyczny i małomówny instruktor Moskiewskiego Aeroklubu Miejskiego — Iwan Kozłow; gadatliwy i wesoły Jerzy Archangielski, urzędnik centralnego komitetu związków zawodowych pracowników transportu samochodowego; student kijowskiego Instytutu Wychowania Fizycznego — Borys Usatyj i nauczycielka z Machaczkały — Aminat Sułtanowa. Wszyscy oni wykonują dziś grupowy, rekordowy skok z opóźnionym otwarciem spadochronu.

Wiktor Perszin, absolwent moskiewskiego Instytutu Energetycznego, jest najmłodszym spośród wszystkich. Wiktor wykonał już 119 skoków. Nie jest to wprawdzie dużo, lecz trzeba wziąść pod uwagę, że swój pierwszy skok wykonał dopiero 27 kwietnia 1949 r.

Perszin zainteresował się sportem spadochronowym po wykładzie, jaki wygłosił na ten temat w ich instytucie jeden z doświadczonych radzieckich skoczków spadochronowych.

Wiktor słuchał z zachwytem opowiadania o kierowaniu ciałem podczas swodobdnego spadania, starał się zrozumieć w jaki sposób można zmniejszyć lub zwiększyć prędkość spadania, a nawet zmieniać kierunek lotu.

A gdy wykładowca oznajmił, że chętni mogą się zapisywać do sekcji spadochronowej, Perszin zgłosił się jako jeden z pierwszych.

Dłużyły się Wiktorowi dni naziemnego wyszkolenia, lecz wytrwale dążył do zamierzonego celu. Uporczywie wyrabiał w sobie wytrzymałość, orientację, wolę i uprawiał regularnie sport narciarski oraz gimnastykę. Wiktor Perszin zdobył wkrótce tytuł skoczka wyczynowego pierwszego stopnia.

Pewnego razu podszedł do niego mistrz sportu spadochronowego Paweł Storczenko i zapytał go czy zechciałby zostać jego uczniem. Młody sportowiec z radością przyjął propozycję.

Z największą uwagą śledził mistrz postępy ucznia, dzieląc się z nim swoim doświadczeniem.

I oto Wiktor znalazł się na pokładzie samolotu.



Skoczek Wiktor Perszin

ODWAŻNI

N. KOROTEJEW

— Jak się czujesz? — od czasu do czasu zapytują go towarzysze. Wiktor uśmiecha się w milczeniu.

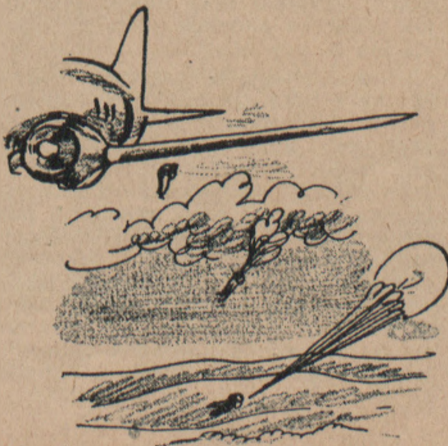
Wyznaczona wysokość zbliża się szybko. Samolot huczy ciężko, nabierając wysokości. Podniecenie narasta z każdą minutą.

Denerwują się wszyscy. Wiktor widzi to wyraźnie: Jerzy Archangielski w żaden sposób nie może znaleźć wygodnego miejsca, Borys Usatyj zbyt często poprawia maskę tlenową, nie siedzi też spokojnie weteran sportu spadochronowego Iwan Kozłow.

A czyż można nie denerwować się? Przecież za kilka minut odbędzie się rekordowy skok dla uczczenia XIX zjazdu partii!

Skoczkowie dokładnie przygotowywali się do tego zadania i dawno już rozpoczęli trening. W specjalnych, szczelnych kabinach niskich ciśnień przyzwyczajali uczestnicy swój organizm do „głodu" tlenowego, który oczekiwał ich na dużych wysokościach.

Wkrótce „podnosili się" bez aparatów tlenowych do wysokości pięciu tysięcy metrów, a wyżej wykonywali „wznoszenie" posługując się tlenem dodatkowym.



Po zakończeniu zaprawy na ziemi przystąpili skoczkowie do skoków z samolotu. Początkowo opóźnienie w otwarciu spadochronu nie było duże i wynosiło 20—40 sekund. Lecz z dnia na dzień rosła długotrwałość swobodnego spadania. W ostatnich już skokach ćwiczebnych doszli do 110 sekund opóźnienia.

Strzałka wysokościomierza przekroczyła ósemkę. Osiągnięto już wyznaczoną wysokość.

Zapaliła się lampka sygnałowa: „Przygotować się!"

Otwiera się właz.

Wiktor wyłącza swój aparat tlenowy od butli pokładowej, przełączając go na tlen własny.

— Skok!

Wiktor uruchamia sekundomierz i rzuca się w otwór włazu.

Pęd powietrza zakręcił nim i zakoziołkował.

Skoczek zwinął się początkowo w kłębek, a później zaczął wyciągać nogi, wystawiając równocześnie ręce do przodu. Wiktor nie odnosi prawie wrażenia swobodnego spadania, a wydaje mu się, że jest zawieszony w powietrzu.

Daleko, daleko w dole — widnieje ziemia, lecz nic rozróżnić na niej nie można. Zaciągnięta jest mglistym woalem.

Powietrze świszcze opływając pilotkę. Wiktor leci na płask, twarzą do dołu. Futrzane spodnie, w których „zaplątuje" się powietrze, nieco hamują.

Z boku, obok Wiktora zjawił się inny skoczek, lecący jak kamień w dół.

Perszin ostrożnie odwrócił głowę, starając się rozpoznać sąsiada.

To Borys Usatyj leciał z przyciśniętymi do tułowia rękami dla zmniejszenia swej powierzchni.

A oto dogania ich Aminat Sułtanowa.

„Zuch Sułtanowa, — myśli Perszin — jak umiejętnie reguluje swoje spadanie!"

Wiktor rzucił okiem na sekundomierz, przymocowany pod spodem ręki: spadanie trwa już 130 sekund.

I w tym mgnieniu skoczek odczuł wyraźnie, że tak daleka dotychczas ziemia zaczęła zbliżać się nagle z wielką prędkością. Widać było dokładnie drzewa, stojących na lotnisku ludzi i wąski pas — cień wieży radiowej.

Chciało się pociągnąć za uchwyt otwierający.

Lecz Wiktor, wstrzymując oddech, powoli, bardzo powoli (szybko nie wolno: można wpaść w korkociąg) podciągnął rękę do piersi i chwycił za uchwyt, nie spuszczając z oczu sekundomierza.

139, 140, 141, 142 sekundy.

„Do ziemi pozostało jeszcze około dziewięciuset metrów... — pomyślał Wiktor. — Jeszcze można przytrzymać!"

Usatyj otworzył już swój spadochron. „Już czas!"

Dobrze znany trzask otwierającej się czaszy spadochronu i Wiktor zakołysał się na linkach nośnych.

Wszyscy uczestnicy wylądowali szczęśliwie.

Został pobity radziecki i międzynarodowy rekord skoku grupowego z opóźnionym otwarciem spadochronu!

Tłum. z czasop. „Smiena" F. R.

NA ŚMIGŁOWCU

E. RIABCZYKOW



Na zdjęciu: Śmigłowiec Milla nad lotniskiem.
Foto: „Ogoniok"

Tysiące widzów oglądało już niejednokrotnie podczas Święta Lotnictwa na lotnisku w Tuszyno pod Moskwą niezwykłe aparaty latające, pozbawione skrzydeł. Z daleka aparaty te były podobne do fantastycznych owadów.

Na dany sygnał zaczynały pracować ich silniki, podnosiły się łopatki wirników i maszyny, stojąc w miejscu wzlatywały w górę bez rozbiegu.

Śmigłowce, bo one to były, leciały pionowo, podnosiły się coraz wyżej i wyżej, lub zatrzymywały się w miejscu.

Pewnego razu pokazał się śmigłowiec nad boiskiem piłki nożnej i „zawisł" w powietrzu. Otworzyły się drzwi kabiny i opuszczono drabinę sznurową, po której zeszedł na boisko sportowiec z bukietem kwiatów.

Nasza pierwsza i bezpośrednia znajomość ze śmigłowcem była bardzo interesująca. Pilot zaprowadził nas do maszyny.

— Oto wasze miejsce — wskazał na wygodne siedzenie w oszklonej kabinie. — Jest tu wygodnie i jasno jak w samochodzie „Pobieda".

Pilot miał słuszność. Rzeczywiście w śmigłowcu można było rozgościć się z komfortem.

Zapuszczono silnik i wirnik zaczął się obracać. Płynnie, bez jakichkolwiek wstrząsów oderwał się śmigłowiec od ziemi. Trudno było nawet zauważyć, jak maszyna zupełnie pionowo wzniosła się w powietrze.

Pilot, ubrany w brązową skórzaną kurtkę i taką samą pilotkę siedział z przodu kierując śmigłowcem. Rozmawiał przy pomocy radia z dyspozytorem ruchu i obserwował przyrządy.

Śmigłowiec wzniósł się wysoko. Roztoczyła się przed nami czarująca panorama Moskwy, z jej wieżowcami, szerokimi ulicami i parkami. Wznoszenie ustało niespodziewanie... i maszyna „zawisła" w miejscu. Nigdy jeszcze nie odczuwaliśmy tak dziwnego wrażenia: aparat cięższy od powietrza „wisiał" w jednym punkcie nieruchomo. Przecież w aeroklubie uczono nas, że prędkość jest podstawą stateczności samolotu w powietrzu, że bez prędkości lot jest niemożliwy i że utrata prędkości grozi niebezpieczeństwem. A tu maszyna nie posiadała żadnej prędkości i utrzymywała się mimo wszystko w powietrzu. Miało się wrażenie, że działo się to wbrew prawom przyciągania ziemi i... maszyna straciła swój ciężar.

Śmigłowiec „postał" w jednym miejscu i nagle ożył, podnosząc się pionowo jeszcze wyżej, po czym znów zatrzymał się w miejscu. A później pionowo opuścił się na dół.

— Powietrzna winda — zażartował pilot.

Stateczność maszyny była zachwycająca. Lecz, czy może ona latać poziomo?

Pilot, jakby odgadując nasze myśli, poprowadził maszynę w locie poziomym ze znaczną prędkością. Śmigłowiec przeobraził się w zwykły samolot. Zatrzymaliśmy się nad dachem domu.

— Odtwórzcie drzwi i opuśćcie drabinkę! — rozkazał pilot.

W każdym pasażerskim samolocie drzwi zamknięte są mocno. Gdyby ktoś chciał je otworzyć, przyszłoby mu to z dużą trudnością. Dlatego natężyliśmy wszystkie siły, aby otworzyć drzwi śmigłowca. Lecz ku naszemu zdziwieniu, otworzyły się one tak lekko jak w „Pobiedzie".

W kabinie znajdowała się sznurowa drabinka. Zrzuciliśmy ją w dół i koniec jej dotknął dachu. Zeszliśmy po drabince na dach i weszliśmy ponownie do śmigłowca. Po pewnym czasie śmigłowiec „zawisł" nad polem. Zrzucono znowu drabinkę.

— Wychodźcie! — rozkazał pilot.

Schodziliśmy po delikatnych stopniach. Nad nami „wisiał" śmigłowiec, a pod nami była ziemia. Kilka ruchów i już jesteśmy na polu. Po chwili weszliśmy znowu do góry. Wejście i ponowne zejście do drabince było łatwe i nie sprawiało żadnych trudności..

Po zakończeniu lotów rozpoczęliśmy rozmowę z lotnikami o przyszłości śmigłowców. Niedaleki jest już czas, kiedy te niezwykłe maszyny staną się nieodzownym sprzętem wypraw geologicznych, działających w tajdze i górach, listonoszów zatrudnionych w górzystych i lesistych miejscowościach oraz lekarzy śpieszących z pomocą do chorych w trudno dostępnych okolicach. I tam, gdzie nie będzie miejsc do lądowania — lekarze będą schodzili ze śmigłowców na ziemię przy pomocy drabinek sznurowych.

*

Trzeba pamiętać, że i u nas w Polsce sprawa śmigłowców została doceniona przez władzę ludową. Mamy już prototyp własnego śmigłowca, stworzony dzięki wyjątkowej wytrwałości i samozaparciu młodych konstruktorów. Wierzymy, że już w niedalekiej przyszłości doczekamy się seryjnej produkcji własnego śmigłowca.

Ideę „samolotu bez skrzydeł" popularyzuje u nas wydana ostatnio książeczka J. Koniecznego pt. „Śmigłowiec", a w planach Wielkiej Warszawy przewidziano już jedno centralne lotnisko dla śmigłowców w samym śródmieściu i nieco mniejsze lotniska śmigłowcowe we wszystkich dzielnicach miasta.

LATAMY

Wprawdzie dzieli nas jeszcze „kilka dni" zimy od chwili, w której obok białych płócien ułożonych w kształt litery „T" lub w kształt strzały, zatkniemy na naszym lotnisku macierzystym chorągiew startową i rozpoczniemy nowy, pełny sezon lotniczy, ale dla prawdziwego pilota silnikowego czy szybowcowego słowo „latamy" ma swój głęboki sens w ciągu całego roku, a więc i w dniu rozpoczęcia Nowego Roku.

Doskonalenie swej lotniczej wiedzy teoretycznej, wzmacnianie sportami zimowymi swej kondycji i sprawności fizycznej, kontrola i przemyślenie swego dotychczasowego dorobku lotniczego, czy wreszcie powzięcie planów swego treningu i ogólnej pracy lotniczej w nadchodzącym sezonie wiosenno - letnim — to przecież również nasze stałe, codzienne „latamy". Składają się na nie właśnie wszystkie te czynniki, i kto chce dobrze latać musi równie dobrze zapamiętać, że skrupulatne i wszechstronne przygotowanie się do latania ma dla końcowych wyników niemniej doniosłe znaczenie, jak samo późniejsze, wielogodzinne przebywanie w powietrzu.

Nie traci więc słowo „latamy" swej aktualności tak długo, jak długo tego latania pragniemy być uczestnikami i dlatego naszemu nowemu, stałemu działowi, jaki w dzisiejszym numerze otwieramy na łamach SiM-u, dajemy nazwę „Latamy". Dział ten przeznaczony jest dla wszystkich codziennych spraw naszego sportu lotniczego — tak szybowcowego jak i silnikowego i rzeczą naszych Czytelników — aktywistów lotniczych będzie, żeby dział ten odzwierciedlał wszystkie aktualne, a interesujące szeroki ogół sprawy. Piszemy, że będzie to rzeczą naszych Czytelników, bo od nich przede wszystkim pragniemy czerpać wiadomości.

Toczące się w ubiegłym roku na łamach SiM-u dyskusje wykazały, jak wiele cennego materiału publikacyjnego mogą dać właśnie wypowiedzi Czytelników - Korespondentów swego pisma. Liczymy na Was nadal, Czytelnicy. „Latamy" powinno stać się trybuną wymiany wiadomości i doświadczeń całego lotniczego aktywu aeroklubów i ośrodków treningowych, z ich codziennego życia w jednostkach macierzystych, z ich codziennej walki i usilnej pracy o wzrost znaczenia polskiego, ludowego lotnictwa sportowego, o podnoszenie tego lotnictwa w każdej jego dziedzinie na coraz wyższy poziom.

W sezonie lotnym będziemy więc w naszym nowym dziale publikować wszystkie „małe i wielkie" osiągnięcia wyczynowe, będziemy pisać o najlepszych wyczynach poszczególnych ośrodków, rekordach klubowych, wymieniać nazwiska najaktywniejszych pilotów i ich osiągnięcia indywidualne, będziemy notowali wszystkie ciekawsze wydarzenia z życia klubów, mające związek z rozwojem naszego sportu lotniczego. A na razie, zanim jeszcze wyjdziemy w powietrze do walki o podniesienie swych umiejętności, do walki o wyczyn, piszcie Czytelnicy jak do wykonania tych zadań przygotowujecie się sami, jak przygotowują się Wasze jednostki macierzyste. Nie bójcie się też słów krytyki i samokrytyki, jeśli dostrzegacie usterki czy nieprawidłowości w Waszej własnej pracy, w pracy kolegów, czy w pracy Waszych klubów, zwracajcie na te niedociągnięcia uwagę. Krytkujcie je odważnie i śmiało, ale równocześnie i rzeczowo. Wasza krytyka musi być twórcza. Nie wystarczy wykazać błąd, ale trzeba też powiedzieć, jak Waszym zdaniem należałoby ten błąd naprawić.

„Latamy" winno stać się pewnego rodzaju kroniką życia naszego pięknego sportu lotniczego, od jego podstaw — szkolenia, do jego szczytów — osiągnięć wyczynowych. Przyczynki do tej kroniki nadsyłajcie jak najczęściej. W Waszym to własnym przecież leży interesie. Im więcej „Latamy" będzie o Was i Waszych ośrodkach pisało, tym więcej i lepiej Wasze sprawy, osiągnięcia, sukcesy będą znane całej „Polsce Skrzydlatej". Tym silniejsza będzie Wasza pozycja w całokształcie osiągnięć naszego sportu lotniczego.



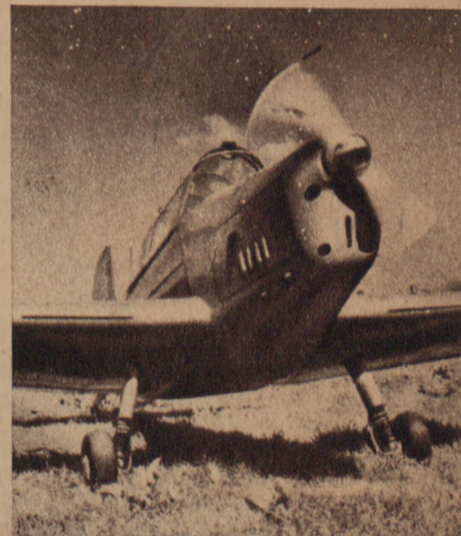
Pilot szybowcowy Wanda Szemplińska, która w roku 1952 ustanowiła dwa rekordy międzynarodowe.
Foto: Koszewski — LL

Zatem do dzieła Czytelnicy — współtwórcy Waszego własnego działu w SiM-ie. Stoimy u progu nowego — 1953 roku, a czwartego roku realizacji zadań naszego wielkiego i potężnego Planu 6-letniego. Przed nami 365 dni pracy dla dobra lotnictwa sportowego, a więc i pracy dla własnego, ogromnego zadowolenia. Niech wśród tych dni nie znajdzie się ani jeden, w którym zapomnielibyśmy o naszym lataniu. Niech nie zabraknie też myśli o naszym nowym wspólnym dziale SiM-owym, który tego latania i naszej w nim pracy ma być właśnie odbiciem.

Oczekujemy pierwszych wiadomości i w tym oczekiwaniu życzymy Wam z Nowym Rokiem wszelkiej pomyślności. A w czym przede wszystkim? — oczywiście w lataniu.

REDAKCJA „LATAMY"





Jak ptak, który opuścił gniazdo, patrzy „Sęp" w dolinę skąpaną promieniami zimowego słońca. A więc — latamy! — cieszą się piloci. Latamy! — zda się krzyczeć radośnie klubowy „Zlin", tnąc niecierpliwie powietrze łopatkami śmigła.
Foto: A. Windholz i B. Koszewski

SAMOLOT ODRZUTOWY

Jak wygląda nowoczesny samolot odrzutowy? Co znajduje się w środku? Ile ma silników? Takie mniej więcej pytania kierowane są do naszej redakcji w codziennej korespondencji. Aby wszystkich Czytelników zadowolić, odpowiadamy na wszystkie pytania zbiorowo — zamieszczając poniższy rysunek samolotu odrzutowego.

Przy okazji informujemy, że w Oddziałach i Okręgach LL można nabyć w cenie 2,50 zł piękną planszę wydaną przez ZG LL, która jest doskonałym materiałem informacyjnym dla przyszłych pilotów i konstruktorów.

OPIS SAMOLOTU

Jednosilnikowy dolnopłat konstrukcji całkowicie metalowej, skrzydło o obrysie trapezowym, o układzie w strzałę. Podwozie z kołem dziobowym. Silnik strumieniowy o sprężarce promieniowej.

1. Wlot powietrza
2. Mechanizm wciągania koła dziobowego
3. Przewód powietrzny
4. Podłużnica
5. Wręga główna
6. Wlot powietrza do silnika
7. Izolacja przeciwpożarowa
8. Siatka zabezpieczająca wlot do sprężarki
9. Komory spalania silnika
10. Izolacja przeciwpożarowa
11. Wręga główna
12. Dysza wylotowa silnika
13. Pancerna szyba kabiny
14. Odrzucalne siedzenie pilota
15. Mechanizm odrzucania siedzenia
16. Spadochron siedzenia
17. Rura
18. Samozabliźniający zbiornik paliwa
19. Okucie dźwigara przedniego
20. Dźwigar przedni
21. Dźwigar tylny
22. Żebro prasowane i ażurowane
23. Koło główne
24. Mechanizm wciągania koła głównego
25. Dźwignia napędu lotek
26. Klapa
27. Mechanizm napędu klapy
28. Światło pozycyjne

MIEJSCE SILNIKA ODRZUTOWEGO W SAMOLOCIE

Silnik może być umieszczony w płatowcu w różnorodny sposób. Położenie silnika powinno mu zapewnić dogodny wpływ powietrza, paliwa, dobre warunki chłodzenia, regulacji i kontroli. Przykłady rozwiązań konstrukcyjnych podają schematy:

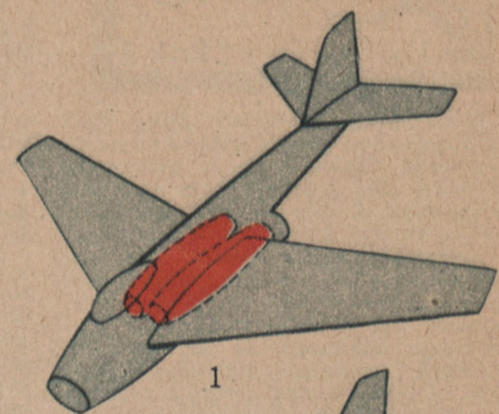
1. Dwa silniki obok siebie w kadłubie. Zmniejsza się opór szkodliwy, dużo miejsca w kadłubie ułatwia montaż silnika. Opierzenie umieszczone na przedłużonej części kadłuba.

2. Silnik w tylnej części kadłuba, jeden na drugim. Układ taki zapewnia dogodny, eliptyczny przekrój kadłuba i dobrą widoczność.

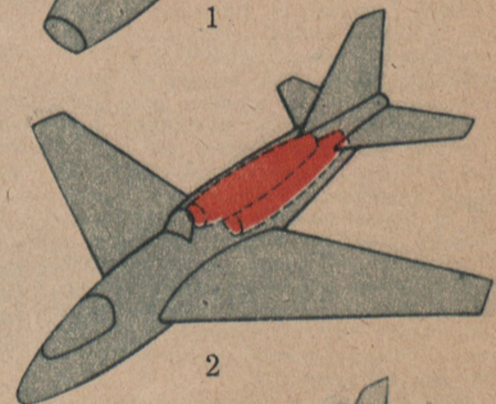
3. Silniki na zewnątrz przed krawędzią natarcia. Zapewnia to możność stosowania zespołów znormalizowanych, wymianę silników. Opływ dookoła skrzydła nie jest zaburzony przez wbudowany w skrzydło silnik, konstrukcja skrzydła nie ulega zmianie. Umieszczenie stosowane w dużych samolotach.

4. Silniki w części przykadłubowej skrzydła. Układ taki pozwala zamontować dwa silniki w małym samolocie. Przepływ powietrza zaburzony przez kadłub. Rozwiązanie to nasuwa duże trudności konstrukcyjne.

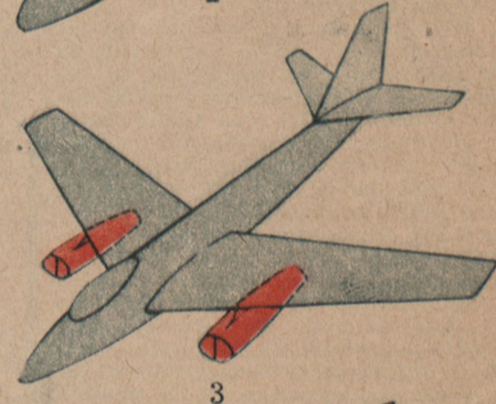
5. Silniki wbudowane w skrzydła. Konstrukcja skrzydła musi być przystosowana do umieszczenia silników, opór skrzydła zwiększa się. Warunki pracy silnika dobre.



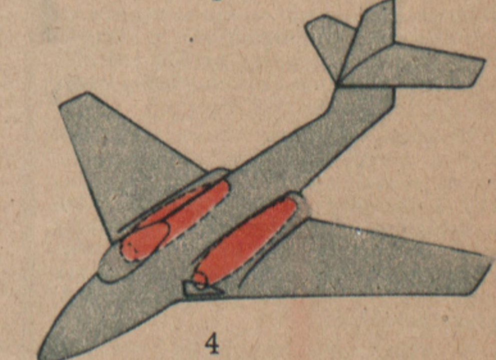
1



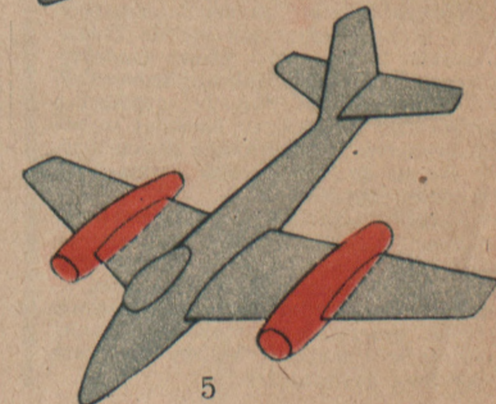
2



3



4



5

MŁODY
Lotnik
Nr 1 Rok I

Rozpoczynając niniejsze kilka słów wstępu musimy przede wszystkim poinformować Czytelników, że począwszy od roku 1953 tygodnik nasz otrzymał nowy tutuł. A więc nie „Skrzydła i Motor — małego lotnictwa", a po prostu i wyraźnie „Młody lotnik". Dlaczego „Młody lotnik"? Dlatego, aby jeszcze bardziej podkreślić, że modelarstwo lotnicze jest pierwszym stopniem wyszkolenia lotniczego, że jest zajęciem młodych, przyszłych lotników. Sądzimy, że nowa nazwa zostanie przyjęta przychylnie przez Czytelników.

Wróćmy jeszcze na chwilę do roku minionego. Otóż w wyniku prac Komisji przy Zarządzie Głównym Ligi Lotniczej pierwsze miejsce we współzawodnictwie o najlepsze wyniki pracy zajęła modelarnia przy Pałacu Harcerza w Szczecinie. Na drugim miejscu znalazła się modelarnia w MDK w Warszawie. Aby zbadać w jaki sposób modelarnie te osiągnęły zaszczytne wyróżnienie, specjalni sprawozdawcy „Młodego Lotnika" wyruszyli już w teren. Najbliższe numery przyniosą nam ich ciekawe reportaże.

Aby całkowicie zakończyć sprawy ubiegłego roku, trzeba wspomnieć, że w dniu 28 grudnia odbyły się w Poznaniu II międzyokręgowe zawody mikro-modeli. Wyniki oraz sprawozdanie z zawodów podane zostaną w najbliższych numerach naszego pisma.

W związku ze stale wzrastającą ilością młodych Czytelników naszego tygodnika, którzy po raz pierwszy stykają się z modelarstwem lotniczym, począwszy od niniejszego numeru „Młody Lotnik" będzie zamieszczał dużą ilość materiału dla początkujących, mało i średnio-zaawansowanych modelarzy, dla „mocno" zaawansowanych poświęcając natomiast mniej miejsca. Widząc zasmucone miny naszych wyczynowców pragniemy ich pocieszyć, że w każdym numerze znajdą coś ciekawego dla siebie, jak chociażby artykuły o modelach na uwięzi.

W ciągu ubiegłego roku redakcja SiM-u zasypywana była dosłownie listami modelarzy początkujących, którzy narzekali na brak odpowiednich materiałów szkoleniowych. Pragniemy więc obecnie (mimo, że to już półrocze szkolne!) nadrobić zaległości i w jak największym stopniu pomóc najmłodszym lotnikom.

Z okazji Nowego Roku redakcja „Młodego Lotnika" przesyła wszystkim tym, którzy przyczynili się do zrealizowania 10 numerów pisma modelarskiego w roku 1952, jak najserdeczniejsze życzenia. Sądzimy, że współpraca ta zacieśni się jeszcze bardziej w roku bieżącym i 204 stronice druku, które mamy do końca roku zostaną jak najlepiej wypełnione.

Wszystkim naszym Czytelnikom przesyłamy również życzenie noworoczne, aby byli jeszcze bardziej wymagający, aby więcej krytkowali naszą pracę i... brali żywy udział przy redagowaniu pisma, przesyłając artykuły, rysunki, fotografie i materiał będący najlepszą wymianą doświadczeń. *P. E.*

70 WIERSZY REPORTAŻU Z LUBLIŃCA

Na peryferiach niewielkiego, odległego o około 100 km od Katowic miasteczka Lubliniec, znajduje się zakład dla głuchoniemych. W zakładzie tym wychowują się chłopcy i dziewczęta z całej Polski w wieku od 7 do 21 lat. Mają oni tu warunki do ukończenia szkoły podstawowej, a potem, zgodnie z wykazywanymi zdolnościami i zamiłowaniem, uczą się odpowiedniego zawodu.

Młodzież ta otoczona jest bardzo staranną opieką. Kierownictwo zakładu dba o to, aby poza nauką znalazła ona godziwe rozrywki. Tak więc jedni zajmują się sportem, inni zabawami i grami w świetlicy, sztuką plastyczną, a jeszcze inni modelarstwem lotniczym.

Modelarnia w zakładzie jest stosunkowo młoda. Powstała dopiero we wrześniu 1952 roku. Mimo to ma kilkudziesięciu zwolenników pracujących w niej z zapałem.

W niewielkiej świetlicy, gdzie chwilowo mieści się modelarnia, zastaję modelarzy zajętych pracą. Podchodzę do jednego, który kończy składanie płatów przy „Jeżyku". To **Antoni Szymura.** Ma 16 lat. Uczy się zawodu stolarskiego. Podnosi głowę znad modelu i uśmiecha się. Pokazuje, że lubi budować modele, że największa radość ogarnia go wówczas, gdy model dobrze lata. Pokazuje również, że on też chciałby latać, ale wie że nie może, więc cieszy się z lotu swoich modeli.

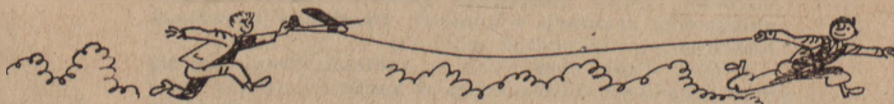
W rozmowie z modelarzami pośredniczą mi wychowawcy, a zarazem instruktorzy modelarstwa — **Krawczyk** i **Seget.**

Niepostrzeżenie zebrała się wokół nas spora gromadka tych miłych chłopaków i jeden przez drugiego chce mi na coś zwrócić uwagę. Mały, 12-letni **Zenek Juraszek** stara się wytłumaczyć, że już niedługo dostaną ładną, dużą salę w budynku szkolnym, przeznaczoną na modelarnię i będą budować jeszcze lepsze modele. **Heniek Bulski** pokazuje, że jego model jest największy i najładniejszy i dlatego wisi w jednej z klas szkoły zawodowej.

Rozmowom naszym nie byłoby końca, gdyby nie dzwonek sygnalizujący zakończenie zajęć w modelarni i czas udania się na podwieczorek. Chłopcy szybko sprzątnęli rozłożone na stołach części modeli i narzędzia i udali się do jadalni.

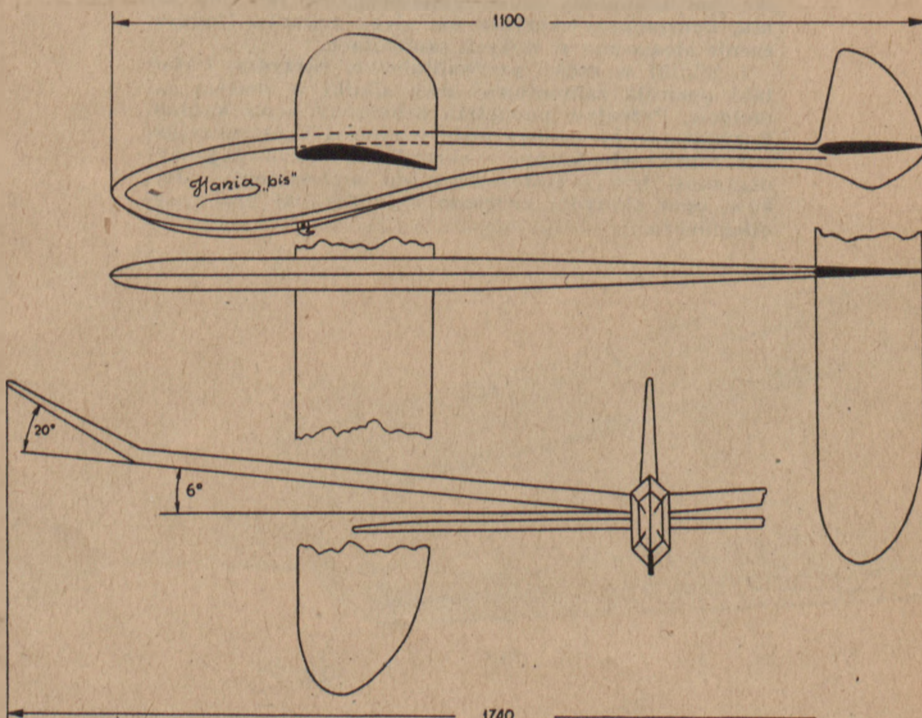
Praca instruktorów z tymi chłopcami nie należy do łatwych. Muszą oni wiele wysiłku włożyć, aby wytłumaczyć im zasady budowy i lotu modelu. Nie zawsze są pewni, czy zostali dobrze zrozumiani. Dopiero w toku pracy modelarzy mogą stwierdzić, czy ich „migawkowy" wykład został właściwie przyjęty. Wielką nagrodą za ich trud jest radość chłopców z dobrze wykonanych i ładnie latających modeli.

(s. j.)



REKORDOWY MODEL

W dniu 18 maja 1952 roku w czasie V-tych Okręgowych Zawodów Modeli Latających w Stargardzie model szybowca o znakach rejestracyjnych CIPX Nr — 1200772 konstrukcji CZESŁAWA CIMOSZ-



CO BUDUJĄ MODELARZE?

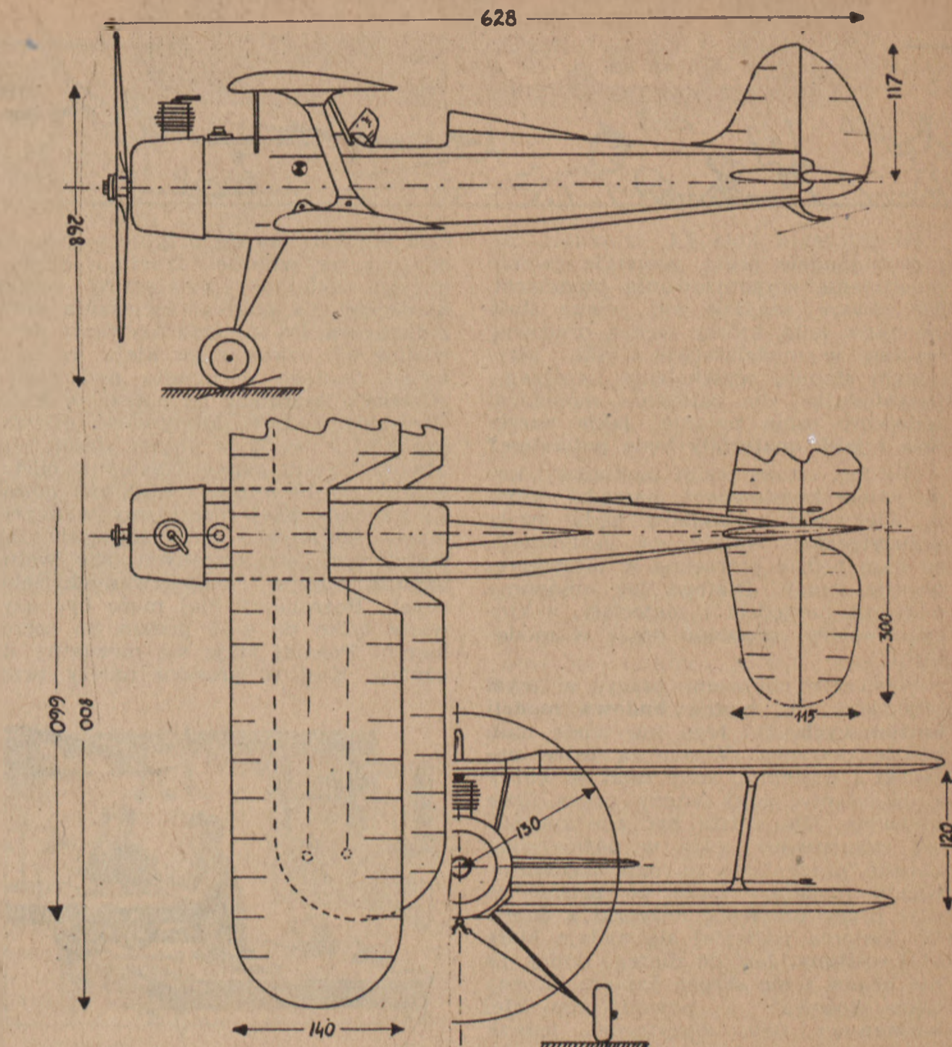
CWS-30

Model akrobacyjny na uwięzi konstrukcji Władysława Cichego ze Szczecina.

Dane techniczne modelu: Długość całkowita — 628 mm; Rozpiętość płata górnego — 800 mm; Rozpiętość płata dolnego — 660 mm; Przodowanie górnego płata — 35 mm; Ciężar całkowity modelu — 680 g; Powierzchnia całkowita — 18,28 dcm²; Obciążenie — 37,2 g/dcm²; Silnik samozapłonowy, 4,7 cm³ konstrukcji Władysława Kulika; Profil skrzydeł — Clark-Y; Profil stateczników — NACA-0009; Kąt zaklinowania skrzydeł — 0°; Kąt odchylenia statecznika kierunkowego 5°; Kąt nastawienia silnika w stosunku do osi podłużnej modelu — 0°.

Opis modelu: Model CWS-30 zbudowany jest z sosny i sklejki oraz częściowo z balsy. Kadłub wykonany jest całkowicie ze sklejki i podłużnic sosnowych, natomiast skrzydła i stateczniki — z balsy. W czasie lotu model odznacza się doskonałą statecznością i jest zarazem niezwykle posłuszny na wszelkie ruchy linkami sterowniczymi, przy czym na ruchy te reaguje spokojnie i zdecydowanie. Zaletą tego modelu jest obok innych to, że nawet w czasie porywistego wiatru pilotowanie jego nie sprawia specjalnych trudności.

18 października br. konstruktor modelu mimo nieprzyjających warunków atmosferycznych, bo przy porywistym wietrze przekraczającym 4 m/sek, ustanowił rekord okręgu szczecińskiego w kategorii do 5 cm³, uzyskując przeciętną prędkość 69,223 km/godz. W. C.



CWS — 30

CO BUDUJĄ MODELARZE W KIELCACH?

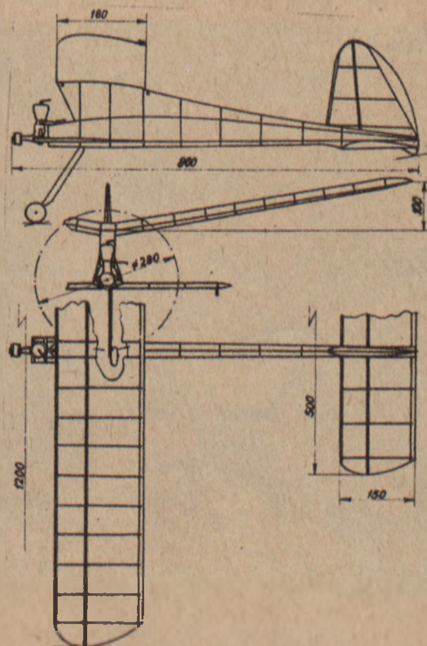
Dane modelu nr 1: Model został wykonany przez Bogusława Górnickiego z Kielc. Konstrukcja mieszana z przewagą balsy; zwraca uwagę bardzo duże ramię statecznika poziomego, zapewniające dobrą stateczność podłużną.

Powierzchnia skrzydeł: 20 dcm²; profil skrzydła: G-347; kąt zaklinowania: 4°; powierzchnia statecznika poziomego: 6,2 dcm²; profil: NACA 6409 kąt zaklinowania: +10°; powierzchnia statecznika pionowego: 3,8 dcm²; ciężar: 400 g; obciążenie: 15,4 g/dcm²; szybkość pozioma: 6 m/sek; doskonałość: 10; szybkość wznoszenia (obliczeniowa): 11 m/sek; silnik konstrukcji i produkcji własnej o mocy 0,1 KM przy 6 000 obr/sek.; średnica śmigła: 280 mm; skok śmigła: 140 mm.

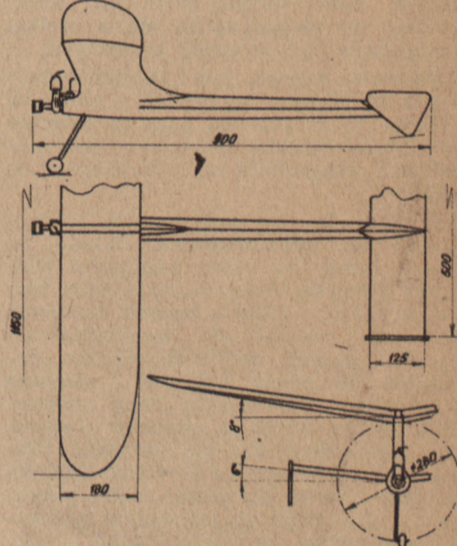
Dane modelu nr 2: Model został wykonany przez Andrzeja Mączyńskiego z Kielc. Konstrukcja wyłącznie z materiałów krajowych.

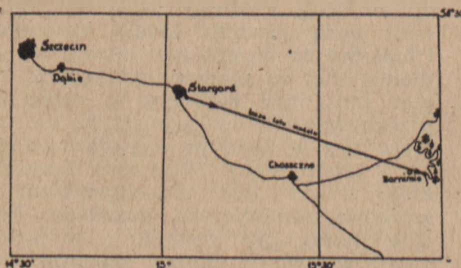
Powierzchnia skrzydeł: 21,6 dcm²; profil skrzydła: B 8306b; kąt zaklinowania: 3°; powierzchnia statecznika poziomego: 7,4 dcm²; profil Clark Y; kąt zaklinowania: 0°; powierzchnia statecznika pionowego: 3,8 dcm²; ciężar: 410 g; obciążenie: 14 g/dcm²; szybkość pozioma: 5,6 m/sek; doskonałość: 9; szybkość wznoszenia (obliczeniowa): 10 m/sek; silnik SIM — 2b; średnica śmigła: 280 mm; skok śmigła: 160 mm. Sem.

Model Nr 1



Model Nr 2





Trasa lotu rekordowego modelu

KI przeleciał odległość 55,5 km, co jest nieoficjalnym na razie rekordem krajowym.

DANE MODELU

Rozpiętość skrzydeł — 1 740 mm; powierzchnia skrzydeł — 330 dcm²; wydłużenie skrzydeł — 10; kąt zaklinowania skrzydeł 13°; wznios skrzydeł — 6° — 20°; powierzchnia statecznika wysokości — 10,05 dcm²; profil skrzydła — MVA — 301; długość modelu — 1 100 mm; długość kadłuba — 1 100 mm; powierzchnia przekroju kadłuba — 0,405 dcm²; całkowita powierzchnia nośna — 40,5 dcm²; ciężar modelu — 490 g; obciążenie powierzchni nośnej — 12,05 g/dcm².

ABC młodego lotnika



Po założeniu koła LL w szkole czy przy zakładzie pracy powstaje zwykle zagadnienie zorganizowania modelarni. Bo zawsze znajdzie się pewna ilość członków koła, którzy zechcą pracować czynnie w modelarstwie, jako pierwszym stopniu wyszkolenia lotniczego. Przystępując do założenia moledarni zadajemy sobie pytanie: **jakie narzędzia i jakie materiały będą potrzebne?**

Nie jest sztuką wziąć pieniądze i kupić wiele kosztownych narzędzi, które w większości wypadków będą leżały bezużytecznie. Należy się zastanowić, co nam będzie potrzebne w pierwszym okresie pracy. Dlatego też omówimy pokrótce narzędzia i materiały, z którymi należy rozpocząć pracę w modelarni.

Pierwszym okresem pracy, w myśl przepisów LL, będzie **budowa modeli kartonowych.** Do tego nie wiele nam będzie potrzeba. Wystarczą **ostre nożyczki** i najlepiej, żeby miał je każdy z modelarzy, gdyż wtedy praca idzie sprawnie. Nie muszą być one specjalnie zakupowane, gdyż w późniejszym okresie pracy będą na ogół zbyteczne. Każdy modelarz może po prostu na czas pracy przynosić nożyczki **z domu.** Do klejenia najlepiej się nadaje **biały klej roślinny.** Jest on dlatego dobry, że nie brudzi i nie skręca papieru. Można także stosować z powodzeniem **klej kasztanowy** (tzw. dekstrynę), jednak wtedy trzeba zwracać uwagę na to, aby nie pobrudzić klejem modelu. Jako materiał na modele kartonowe nadaje się doskonale **karton kreślarski.** Widzimy więc, że można zacząć prawie „z niczego". Sprawa komplikuje się, gdy przejdziemy **do budowy modeli szybowców szkolnych.**

Podstawowym narzędziem modelarza jest **nóż.** Będzie on nam potrzebny przez cały czas pracy w modelarni, dlatego też jest pożądane, aby każdy pracujący miał własne narzędzie. Najbardziej odpowiadają naszym celom **noże tzw. szewskie.** Są one zwykle bez rączki, toteż musimy owinąć uchwyt kawałkiem skóry lub płótna. Aby nóż dobrze nam służył, musi być ostry. Dlatego też **zaopatrujemy się w osełkę,** którą może być kawałek piaskowca.

Zarówno listewki jak i sklejkę należy przed montażem wygładzić i oczyścić. Robimy to za pomocą **papieru ściernego.** Papier ścierny oznaczony jest numerami: najgrubszy nr 2, najcieńszy 00 i 000.

Drugim, bardzo potrzebnym narzędziem jest **piłka-włośnica.** Składa się ona z ramy, na którą napinamy właściwą piłeczkę. Piłeczki mają zęby różnej wielkości. Piłkę o zębach drobnych będziemy używali do wycinania żeberek i innych detali ze sklejki. Natomiast do cięcia listewek i drewna w klockach zastosujemy zęby grubsze. Przy cięciu włośnicą musimy uważać, aby piłka nam się nie zerwała. Dlatego też po przecięciu pewnego odcinka musimy chwilę poczekać, ażeby piłeczka ostygła. Przy długotrwałym piłowaniu rozgrzewa się i łatwo pęka.

Bardzo pomocne przy oklejaniu są tzw. **klamerki fotograficzne** (podobne do nich używane są do przymocowywania bielizny na sznurze). Obejmując nimi miejsca sklejone, wywieramy nacisk konieczny dla dobrego związania kleju z drewnem. Do klejenia używamy przeważnie sproszkowanego kleju kazeinowego, znanego w handlu pod nazwą **„Certus".** Rozrabiać go należy w ściśle określony sposób. Mianowicie mieszamy klej z wodą w takiej ilości, aby utworzył gęstą papkę. Następnie odstawiamy na 15 minut i klej jest gotów do klejenia. Klej rozrabiamy w naczyniach szklanych, porcelanowych lub metalowych emaliowanych. Nie wolno używać naczyń niepolewanych żelaznych. Rozrobiony klej może być używany tylko do 4—5 godzin po rozrobieniu. Później staje się niezdatny do użytku. Klej w proszku należy przechowywać w hermetycznych naczyniach. Możemy także używać **kleju cellonowego.** Jednak ze względu na jego dość wysoką cenę używamy go raczej do prac bardziej delikatnych.



Przy dalszej pracy w modelarni przejdziemy **do budowy modeli wyczynowych,** a więc czynności bardziej skomplikowanych. Tu będą nam potrzebne jeszcze narzędzia dodatkowe. Wymieniamy tylko najważniejsze z nich:

1. **Pilniki** różnej wielkości używane do obróbki drewna, a także do obróbki części metalowych jak okucia, podwozia itp.
2. **Szczotka** do czyszczenia pilników.
3. **Strugi** do obrabiania listew drewnianych.
4. **Dłuta** różnego kształtu i wielkości.
5. **Wiertarka** z kompletem wierteł do drewna i metalu.
6. **Imadła.**

Do prac przy silnikach modelarskich będą nam jeszcze potrzebne **śrubokręty** różnej wielkości, a także **kolba do lutowania.**

Ważną rzeczą jest zarówno narysowanie planu modelu jak i kształtu części na materiale wykonawczym. Nie wolno kalkować bezpośrednio z planu. Przede wszystkim plan się niszczy, a poza tym powstają duże niedokładności w wykonywanej części. Musimy wszystkie wymiary przenosić za pomocą **cyrkla i linijki.** Pomocnym będzie również **kątownik,** do rysowania kątów prostych. W pracy przy silniczkach modelarskich bardzo pożądana jest **suwmiarka.**

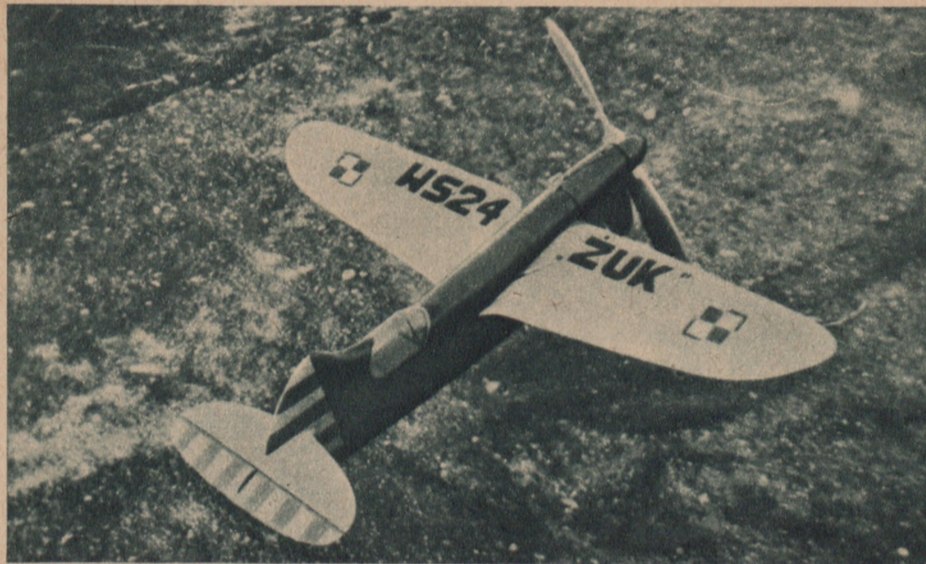
Przejdźmy teraz do materiałów. Podstawowymi są: **sklejka i listwy sosnowe.** Zarówno sklejka jak i listwy nie powinny być przechowywane w pozycji stojącej, a winny leżeć. Potrzebne nam będą również **klocki drewniane i balsowe** na wszelkiego rodzaju wypełnienie oraz na modele redukcyjne. Papier musi być zwinięty w rolkę lub przechowywany w arkuszach, ale nie może byż w żadnym wypadku składany i załamywany. Wszystkie lakiery i kleje winny być przechowywane w szczelnie zamkniętych puszkach. Pendzle muszą być wymyte i w każdej chwili gotowe do użytku. Materiał i narzędzia musimy oszczędzać, bo wtedy wystarczą nam na długo i nie będziemy mieli kłopotów z zaopatrzeniem.

c. d. n.

JACEK KAPKOWSKI

Fragment z zajęć w modelarni MDK w Warszawie. Na warsztacie kadłub modelu łodzi latającej. Foto: CAF





MODELE NA UWIĘZI I PROFILE DO SKRZYDEŁ

Chcąc poprawnie zaprojektować model na uwięzi, musimy wprzód wiedzieć w jakich warunkach on lata.

Przeanalizujmy lot modelu na uwięzi, w ustalonych warunkach i w płaszczyźnie poziomej. Układ sił działających na model w trzech stadiach lotu wskazuje rys. 1. Siła nośna Y działa zawsze prostopadle do płata, siła odśrodkowa Fo w płaszczyźnie poziomej (mowa o ustalonych warunkach to znaczy wówczas, gdy nie zachodzi zmiana wysokości lotu), ostatnia z sił działających na model w płaszczyźnie poprzecznej to siła ciężkości G, działająca prostopadle do poziomu. Rysunek przedstawia model na uwięzi w locie poniżej ręki prowadzącego, na poziomie ręki i powyżej poziomu ręki.

Utarło się powiedzenie, że siła odśrodkowa pomaga do lotu, że nośność skrzydeł nie jest taka ważna, że w takim razie kwestię doboru powierzchni płata czy jego profilu można potraktować lekceważąco lub po prostu „na wyczucie".

Bezwzględnie, w modelarstwie wiele rzeczy robi się „na oko", by zawiłymi obliczeniami nie komplikować zagadnienia, ale trzeba sobie zdać sprawę z tego, że praca „na oko" aby była celowa i konstrukcyjnie usprawiedliwiona musi być oparta na teorii lub doświadczeniach. Po to się wyprowadza zawiłe wzory i robi mnóstwo doświadczeń, by materiały w ten sposób zdobyte ułożyć w tablice i wykresy, by sobie pracę ułatwić, a nie robić wciąż tego samego od nowa. Jeżeli znamy te wykresy, umiemy je analizować, możemy pominąć wiele obliczeń i to już nie jest robota „na oko". Jeżeli zaś pracy swej nie opieramy na żadnych podstawach i liczymy tylko na los szczęścia, to taka praca nie może liczyć na powodzenie.

Niestety wielu jeszcze modelarzy buduje modele w ten sposób. Z rys. 1 widać wyraźnie, że siła odśrodkowa pomaga do lotu tylko w okresie początkowym, dopóki model nie osiągnie poziomu ręki prowadzącego; na tym poziomie nie ma żadnych składowych do góry, siła odśrodkowa rozciąga tylko linki. Powyżej poziomu ręki składowa siły odśrodkowej skierowana jest ku dołowi i wybitnie przeszkadza w locie. Stąd wniosek, że aby model mógł się poruszać lotem ustalonym na poziomie ręki prowadzącego, skrzydła **muszą** dać nośność równą ciężarowi modelu. A zatem rozpatrujemy model na uwięzi jako samolot utrzymujący się samodzielnie w powietrzu, a nie jako „kamień na sznurku", i wszystkie rozważania teoretyczne będziemy odnosić do lotu na poziomie ręki w Re ponadkrytycznym.

Od czego zależy nośność płata. Zapoznajmy się z podstawowym wzorem:

$$Y = C_z S \rho \frac{v^2}{2}$$

gdzie:

V — siła nośna w kG.

C_z — współczynnik siły nośnej zależny od profilu i jego kąta natarcia.

S — powierzchnia płata w m².

ρ (ro) — gęstość masowa powietrza wynosząca około $0{,}125 \frac{Kg \cdot sek^2}{m^4}$ dla warunków noramlnych.

V — prędkość lotu w m/sek.

Wielkości ρ i V nie budzą wątpliwości, C_z i S będziemy musieli tak dobrać by przy jak najmniejszym oporze otrzymać nośność Y równą ciężarowi modelu G.

Rozważmy wielkości i wpływ na lot modelu współczynnika siły nośnej C_z. Wielkość ta zależy od kształtu geometrycznego profilu, a dla danego, wybranego już profilu jest funkcją bezwzględnego (mierzonego od cięciwy zerowej nośności — tzw. cięciwy aerodynamicznej) kąta natarcia, oraz funkcją wydłużenia skrzydła. Zależność ta wyraża się wzorem:

$$C_z = 0{,}109 \alpha c \frac{\lambda}{\lambda + 2}$$

gdzie: αc — bewzględny kąt natarcia. λ — wydłużenie skrzydła będące dla obrysu prostokątnego stosunkiem rozpiętości płata L do jego głębokości (szerokości) t.

$$\lambda = \frac{L}{t}$$

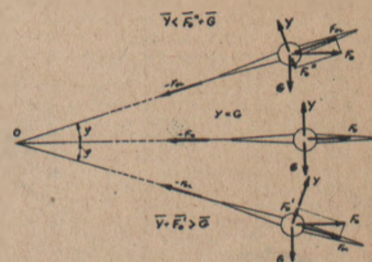
Posługiwanie się wzorem, w którym występuje t, jest niewygodne, dlatego mnożymy licznik i mianownik przez L otrzymując wzór niezależny od obrysu płata.

$$\lambda = \frac{L \cdot L}{t \cdot L} = \frac{L^2}{S}$$

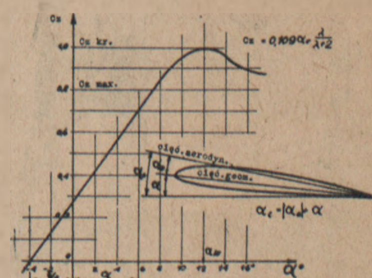
ponieważ $L \cdot t = S$ (powierzchnia skrzydła prostokątnego). Zależność C_z do α (kąta natarcia mierzonego od cięciwy geometrycznej) ilustruje rys. 2. Przeanalizujemy wykres: punkt na osi kątów, gdzie $C_z = 0$ oznacza kąt zerowej nośności α_0 czyli kąt zawarty pomiędzy cięciwą geometryczną a aerodynamiczną. Wielkość ta jest różna dla każdego profilu, dla profili wklęsłych ujemna, dla symetrycznych = 0. Począwszy od tego punktu, wykres w postaci prawie prostej wznosi się w górę, by przy pewnym $C_z = C_{z\,max}$ osiągnąć wartość najwyższą, następnie w postaci krzywej opaść w dół.

Wzór poprzedni podaje zależność tylko dla linii prostej. Punkt maksymalny jest ustalony doświadczalnie i jest różny dla każdego profilu. Aerodynamicznie punkt max. tłumaczy się tym, że na kącie natarcia α max. odpowiadającemu $C_{z\,max}$. następuje oderwanie strug powietrza, w związku z tym spadek nośności i wzrost oporu. Wzorując się na konstrukcjach prawdziwych samolotów (szybkościowych) modelarze nie zastanawiając się, używają podobnych profili do modeli. Jest to założenie z gruntu fałszywe. Metoda konstruowania „na oko" w tym wypadku zawodzi. Ultraszybkościowe, cienkie profile z ostrym noskiem są sprawne przy bardzo dużych liczbach Re, co zachodzi przy szybkościach normalnych samolotów dochodzących do 1 000 km/godz. Model nigdy nie osiąga takich warunków i stosowanie takich profili mija się z celem. Profile na ogół stosowane, bardzo cienkie, nożowe, symetryczne lub laminarne o ostrych noskach posiadają niski Cz max, zaś zmuszone do pracy na dużych kątach natarcia wykazują duży współczynnik oporu profilowego. Są niestateczne, niesprawne, łatwo zachodzi oderwanie strug i przepadanie modelu.

WIESŁAW SCHIER



Rys. 1



Rys. 2

KORESPONDENCI SIM-u DONOSZĄ



Noworoczne podarunki od Dziadka Mroza

NIEZWYKŁY DZIEŃ W MODELARNI NR 203 PRZY MDK

Z okazji wręczenia pierwszych odznak modelarskich zdobytych przez członków modelarni przy MDK w Gdańsku oraz rozdania dyplomów uznania przyznanych przez ZG ZMP za uczestnictwo w „Wystawie Prac Młodego Technika", zorganizowano skromną uroczystość. Dla rozszerzenia swojego programu modelarze zaprosili oficerów naszego lotnictwa wojskowego. Na część oficjalną złożył się referat poglądowo-wychowawczy oparty na życiu i działalności Trzykrotnego Bohatera Związku Radzieckiego — Iwana Kożeduba.

Uroczystego wręczenia odznak dokonał kierownik modelarni kol. Muś. Najlepszymi modelarzami zasługującymi na pochwałę są: kol. kol. I Kuncewicz, Z. Milewski i J. Fiuk, którzy otrzymali odznaki II stopnia oraz dyplomy uznania. Odznaki I stopnia zdobyło 15 modelarzy, m. in. Balcerski, Korzeniowski i Ostrowski.

Następną atrakcją uroczystości była dyskusja modelarzy z oficerami - lotnikami. Niektórzy z nich opowiedzieli modelarzom o swojej drodze do lotnictwa, wzbudzając jeszcze bardziej ich zapał do służby w powietrzu.

EDMUND OSIŃSKI
Gdynia

CZŁONKOWIE KOŁA LL W SĘKOWIE BĘDĄ SPADOCHRONIARZAMI

Dążąc do jak najszerszej popularyzacji sportu spadochronowego wśród młodzieży wiejskiej, Warszawski ZOLL postawił przede mną zadanie przeprowadzenia pogadanki na temat tego sportu w kole LL Nr 463 w Sękowie, powiatu ciechanowskiego.

Przygotowawszy się do wygłoszenia ciekawej pogadanki oraz zabrawszy ze sobą spadochron, wybrałem się do Sękowa. Dobrze się złożyło, gdyż trafiłem właśnie na zebranie koła, po skończeniu którego przystąpiłem do dzieła.

Gdy mówiłem o historii spadochroniarstwa, o sukcesach spadochroniarzy w Związku Radzieckim, o rozwoju spadochroniarstwa w Polsce Ludowej — zebrani słuchali z wielkim skupieniem. Potem rozwinąłem spadochron i przystąpiłem do omówienia jego budowy. Chłopcy i dziewczęta zasypali mnie gradem pytań, na które szczegółowo odpowiadałem. Zainteresowanie młodzieży wzrosło do takich rozmiarów, że wpłynął wniosek zorganizowania przy miejscowym kole kursu spadochronowego, który przez zebranych został przyjęty z wielkim entuzjazmem.

EDWARD CHODKIEWICZ
instr. spad.

Z KIEROWNIKIEM PRACA IDZIE SPRAWNIEJ

Modelarnia oddziałowa LL w Olkuszu istnieje już od kilku lat. Dotychczas jednak nie mieliśmy etatowego, wykwalifikowanego kierownika. Nic więc dziwnego, że praca w naszej modelarni często „kulała".

Obecnie ZOLL zaangażował na stanowisko kierownika modelarni kol. Henryka Grabowskiego, który na ostatnich Ogólnopolskich zajął I miejsce w kategorii „C". Wszyscy modelarze wyrażają wielkie zadowolenie i darzą kol. Grabowskiego pełnym zaufaniem. Mamy nadzieję, że dołoży on wszelkich starań, aby zaufania tego nie zawieść i praca w naszej modelarni stanie na należytym poziomie.

ZDZISŁAW ŁEBEK
Olkusz

MŁODZIEŻ SIEDLECKA BĘDZIE MIAŁA WIEŻĘ

Już wkrótce Siedlce otrzymają nową wieżę spadochronową, przeznaczoną do szkolenia spadochronowego I stopnia. Stanie ona na terenie przyszłego parku kultury.

Jak z tempa prac wyn.ka, oba Zarządy LL — Warszawski i Siedlecki, sprawę wybudowania wieży wzięły sobie bardzo do serca. W dniu 19 listopada ub. r. przyjechali technicy z Poznania, którzy kierować będą budową. Już następnego dnia rozpoczęła się praca nad wykopem pod fundamenty konstrukcji. I tak na dzień 26 listopada roku ubiegłego pierwszy etap prac fundamentowych został zakończony.

CZESŁAW RADZIWONKA
Siedlce

PIERWSZA ŻEŃSKA MODELARNIA W KALISZU

Praca organizacyjna LL na terenie II Państwowego Liceum im. A. Jagiellonki w Kaliszu w roku ubiegłym, dzięki ofiarnej pomocy opiekunki koła prof. Żytomskiej i zrozumieniu koleżanek, przedstawiała się bardzo dobrze. Obecnie postanowiłyśmy działalność naszą jeszcze bardziej ożywić.

Dzięki dyrekcji szkoły, która rzuciła hasło szkolenia dziewcząt w modelarstwie lotniczym oraz stworzyła nam warunki do pracy, rozpoczęłyśmy naukę na kursie modelarskim, co bez wątpienia wpłynie dodatnio na rozwój działalności Ligi Lotniczej na naszym terenie.

Na podkreślenie zasługuje fakt, że jest to pierwszy żeński kurs modelarstwa lotniczego zorganizowany na terenie Kalisza.

ALEKSANDRA LUTOW
Kalisz

Z ŻYCIA LOTNICZEGO W ZAGŁĘBIU WĘGLOWYM

W listopadzie ub. r. Śląski Aeroklub Ligi Lotniczej urządził z okazji Miesiąca Pogłębienia Przyjaźni Polsko - Radzieckiej w Katowicach w sali NOT-u specjalną akademię dla swych członków i sympatyków lotnictwa. Po wygłoszeniu obszernego referatu na temat osiągnięć lotnictwa Związku Radzieckiego, piloci Konik i Skrzydlewski złożyli sprawozdania z działalności Aeroklubu Śląskiego w 1952 r.

W końcowej fazie akademii wyświetlono film radziecki pt. „Opowieść o prawdziwym człowieku".

Impreza ta spełniła należycie swoje zadanie, ale wyszłaby jeszcze lepiej, gdyby organizatorzy zapewnili sobie pełną frekwencję na sali. Przypuszczać należy, że była ona za mało spopularyzowana, szczególnie w Oddziałach LL. Ponieważ był to debiut Aeroklubu, jeżeli chodzi o organizowanie tego rodzaju imprez, należy się spodziewać, że w przyszłości będą one bardziej udane.

*

Koło Ligi Lotniczej przy kopalni „Grodziec" w Grodźcu koło Będzina bardzo ambitnie przystąpiło do realizacji budowy 20-metrowej wieży spadochronowej na terenie Parku LL w Grodźcu.

W obecnej chwili poczyniono już przygotowania do założenia fundamentów pod wieżę oraz stopniowo przygotowuje się materiał do budowy konstrukcji wieży. Według wszelkich danych wieża spadochronowa w Grodźcu oddana będzie w bieżącym roku do użytku, przez co Zagłębie Dąbrowskie uzyska nowy ośrodek szkoleniowy, z którego wyjdą nowe kadry spadochroniarzy.

*

Specjalne Koło Ligi Lotniczej przy kopalni „Kleofas" w Katowicach, które jest zalążkiem przyszłego Aeroklubu Robotniczego, rozpoczęło już pracę wyszkoleniową. Wykładowcami na prowadzonych kursach lotniczych są instruktorzy i piloci Aeroklubu Śląskiego LL. Już w bieżącym roku Koło to posiadać będzie pierwszych wyszkolonych pilotów szybowcowych i silnikowych oraz skoczków spadochronowych.

Dlaczego ...

...koło LL istniejące przy Oddziale Miejskim Ligi Lotniczej w Nowej Soli nie przejawia żadnej działalności? Dlaczego dotychczas nie przeprowadzono żadnego KWWL-u? Dlaczego nie zorganizowano modelarni, mimo że warunki do jej założenia są? Członkowie koła chcieliby się uczyć, chcieliby budować modele, lecz z powodu ospałej pracy zarządu koła i Oddziału Miejskiego LL — nie mają możliwości zdobywania wiedzy lotniczej.

TADEUSZ KOWALCZYK
Nowa Sól

...modelarnia LL przy Zakładach Naprawczych Taboru Kolejowego w Nowym Sączu jest od dłuższego czasu zamknięta? Młodzieży chętnej do pracy jest dużo, lecz chęci same nie wystarczą. Brak narzędzi, odpowiedniego materiału, planów modeli oraz instruktora uniemożliwia im zorganizowanie nowej modelarni.

J. MORDORSKI i B. KULCZYK
Nowy Sącz

„ERRARE HUMANUM EST"*

(MAŁY KONKURS)

Każdy kto przeczytał w poprzednim (51—52) numerze SIM-u artykuł „Jak powstaje samolot", zorientował się natychmiast, że numery znajdujące się pod ilustracjami i w tekście zostały pomieszane. Cóż, Drodzy Czytelnicy, chochlik drukarski grasujący na szpaltach wszystkich niemal czasopism dał o sobie znać i w SIM-ie.

Zamiast sprostowania ogłaszamy błyskawiczny konkurs. Polega on na ustaleniu kolejności rysunków (od 1 do 12) i zaopatrzeniu ich w odpowiednie podpisy obrazujące kolejny etap produkcji samolotu.

Między Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązanie rozlosowane zostaną nagrody książkowe. Termin nadsyłania odpowiedzi — 15 stycznia 1953 roku.

*) Errare humanum est — Mylić się jest rzeczą ludzką.



Noworoczna przygoda Dziadka Mroza



Kol. **Kazimierz Kozakiewicz** — Sopot. Informacje dotyczące przyjęć na szkolenie lotnicze w roku 1953 podawaliśmy w każdym numerze z ubiegłego roku. Z dniem 31 grudnia 1952 przyjęcia na szkolenie na rok bieżący zostały zakończone. Oto odpowiedzi na Wasze pytania. 1) Po ukończeniu minimum 7 klas szkoły podstawowej można być przyjętym na kurs pilotażu szybowcowego lub silnikowego w Lidze Lotniczej, którego ukończenie daje uprawnienia pilota sportowego. Absolwent kursu obowiązany jest do systematycznego podnoszenia swych wiadomości i umiejętności pilotażowych poprzez regularny trening w macierzystym aeroklubie lub ośrodku treningowym LL. 2) Oficerska Szkoła Wojsk Lotniczych kształci oficerów lotnictwa wojskowego. Od kandydatów do OSWL wymagane jest wykształcenie minimum 9 klas szkoły ogólnokształcącej lub równorzędne zawodowej oraz wiek — ukończony 18 rok życia. Bliższych informacji zasięgnijcie w Wojskowej Komendzie Rejonowej.

PRZEZ LL DO OSWL

Kol. kol. **Jan Grzegorczyk, Zbigniew Łądziński** — Łódź, **Jan Stachańczyk** — Dąbrowa. Prosimy o przeczytanie odpowiedzi, skierowanej do kol. Kozakiewicza.

Kol. **Zdzisław Król** — Wyszków. Zapytujecie czy istnieją licealne szkoły lotnicze, do których przyjmowani są kandydaci po ukończeniu 9 klas szkoły ogólnokształcącej. Takich szkół nie ma. Po ukończeniu 9 klas, o ile będziecie odpowiadać wymaganym warunkom, możecie być przyjęci do OSWL. Ponieważ piszecie, że interesują Was wszystkie zagadnienia związane z lotnictwem i w przyszłości chcielibyście zająć odpowiedzialne stanowisko w tej dziedzinie, radzimy nieprzestawać na 9 klasach, a ukończyć 11, po czym możecie rozpocząć studia politechniczne na wydziale lotniczym. Pilotem sportowym możecie zostać nie przerywając nauki.

Kol. **Bogdan Włostarski** — Sterławki Wielkie — ma 13 lat. Prosi nas o radę, do jakiej szkoły pójść po skończeniu 7 klas, aby w przyszłości zostać pilotem wojskowym. Macie jeszcze dużo czasu do chwili, gdy będziecie mogli być przyjęci do OSWL. Radzimy Wam zatem ukończyć 11 klas szkoły ogólnokształcącej. Ale to jeszcze nie wszystko. Powinniście już od dziś rozpocząć zdobywanie wiedzy lotniczej, aby do OSWL pójść z pewnym przygotowaniem. Należy więc pilnie czytać czasopisma lotnicze, książki o tematyce lotniczej polskich i radzieckich autorów, a co najważniejsze, powinniście natychmiast zostać członkiem Ligi Lotniczej, w której to organizacji będziecie mogli rozszerzyć zasób wiadomości o lotnictwie na Kursach Wstępnych Wiadomości Lotniczych. Poza tym będziecie mieli możność nauki budowy modeli lotniczych w jednej z modelarni LL. Pamiętajcie, że pilot musi wiedzieć jak i z czego zbudowana jest maszyna, na której lata. Te właśnie wiadomości oraz szereg innych, niezbędnych dla przyszłego pilota, zdobędziecie w modelarni. Potem, gdy ukończycie 16 lat, jako aktywny członek LL i zaawansowany modelarz, nie będziecie mieć trudności w dostaniu się najpierw na szkolenie szybowcowe, a później silnikowe w Lidze Lotniczej. A gdy ukończycie 18 lat, będziecie mogli rozpocząć starania o przyjęcie Was do Oficerskiej Szkoły Wojsk Lotniczych. Pamiętajcie, że najprostsza droga do OSWL prowadzi przez Ligę Lotniczą.

Józef Hocipa z Poznania jest telemechanikiem i modelarzem. Zwrócił nam więc uwagę na pewne nieścisłości w rysunku urządzeń do telesterowania modeli. Nadmienił również, że nie podaliśmy gdzie można dostać pewne elementy odbiornika i nadajnika.

Musimy wyjaśnić, że tłumacząc wspomniany artykuł z czasopisma radzieckiego mieliśmy na celu ogólne zapoznanie modelarzy z budową urządzenia do telesterowania. Zdajemy sobie bowiem sprawę, że przemysł nasz nie wszystkie jeszcze te elementy produkuje. Przypuszczać należy, że z chwilą, gdy radiotechnika będzie u nas tak popularnym zajęciem młodzieży jak w ZSRR, wówczas będzie można wszystkie części do telesterowania łatwo nabyć.

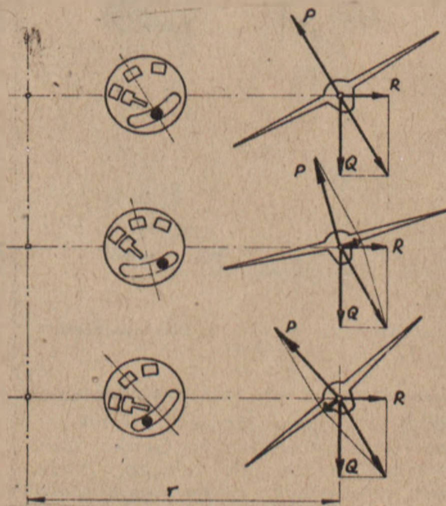
(S)

INŻYNIER LOTNICZY ODPOWIADA

Od **Kol. Jana Chałupczaka z Warszawy** otrzymaliśmy dwa krótkie opracowania tematów technicznych pt. „Jak sprawdzamy wysokościomierz" i „Systemy lotek" z prośbą o uwagi krytyczne i ew. zamieszczenie.

Wprawdzie przy opisie sprawdzania wysokościomierza (a właściwie jego cechowania) nie popełniliście, Kolego, zasadniczych błędów i opis samej techniki cechowania jest słuszny, to jednak forma opracowania nie odpowiada nam i dlatego artykułu niestety nie zamieścimy. Ten sam los spotyka również „Systemy lotek", gdzie oprócz formy kwestionujemy również pewne fragmenty treści. Opisywane „lotki zewnętrzne" i „lotki końcowe" stanowią rozwiązania co do których mamy duże zastrzeżenia czy i gdzie były w ogóle zastosowane. Prawdopodobnie popełniliście błąd, myląc swoją „lotkę zewnętrzną" ze skrzydełkiem obciążającym lotkę, gdyż takie rozwiązanie istniało w jednym z samolotów.

Nadesłane materiały świadczą, iż staracie się zgłębiać zagadnienia techniczno-lotnicze dość dokładnie i to jest przejaw bardzo pozytywny. Radzimy w tej pracy nie zatrzymywać się a pracować wytrwale dalej.



Kol. **Sarnecki Zygmunt** ze Sławna prosi o wyjaśnienie, na skutek jakiej siły występuje ześlizg szybowca w zakręcie.

Szybowiec w ustalonym krążeniu pozostaje pod działaniem następujących sił: ciężaru, siły nośnej skrzydła i siły odśrodkowej. Ciężar szybowca jest stały, natomiast siła nośna i siła odśrodkowa są zmienne. Czynnikami kształtującymi ich wielkość są: w odniesieniu do siły nośnej — przede wszystkim prędkość szybowca, zaś w odniesieniu do siły odśrodkowej — prędkość szybowca i promień zakrętu.

Jeśli prędkość szybowca będzie taka, że na skrzydle powstanie siła nośna P, a wychylenie steru kierunkowego będzie takie, że promień skrętu wynosić będzie r, to w zależności od pochylenia szybowca zaistnieć mogą trzy wypadki przedstawione na rysunkach. Pierwszy obrazuje układ sił w prawidłowym zakręcie (równowaga sił), drugi — w zakręcie z wyślizgiem, a trzeci obrazuje układ sił w interesującym Was wypadku zakrętu z ześlizgiem. Obok rysunków szybowca pokazano wskazania skrętomierza w każdym z trzech przedstawionych wypadków.

Jak zatem widzicie, ześlizg powoduje siła będąca geometryczną sumą siły nośnej i siły wypadkowej z ciężaru i siły odśrodkowej. Powstanie ona przy zbyt głębokim „położeniu" szybowca w zakręcie.

W sprawie Oficerskiej Szkoły Lotniczej — zasięgnijcie informacji w najbliższej Wojskowej Komendzie Rejonowej. **R. W.**

SIM Z WIZYTĄ U ZWYCIĘZCY KONKURSU

(dokończenie ze str. 4)

KOŁO LL, KTÓRE POTRZEBUJE POMOCY

Koło LL przy Szkole Ogólnokształcącej w Siemiatyczach powstało przed dwoma laty i przez ten okres nie przejawiało żadnej działalności. Dlaczego tak się stało? Po prostu — koło to nie wiedziało od czego ma zacząć swą pracę. Nie znało zadań przed nim postawionych, a Zarząd Okręgu LL w Białymstoku był nieczuły nie tylko na wszelkie pisma, ale nawet osobistą prośbę opiekunki koła potrafił zbyć krótkim: „Nie mamy wytycznych ani żadnych materiałów do pracy koła". Tak więc zapał młodzieży garnącej się całym sercem do lotnictwa został zgaszony bezdusznym stanowiskiem jednostki nadrzędnej LL.

I tak było do chwili obecnej. Teraz, po wzbudzeniu zamiłowania do lotnictwa wśród tamtejszej młodzieży, postanowiła ona nie tylko pracę koła LL postawić na właściwym poziomie, ale również zorganizować modelarnię lotniczą.

Bardzo przychylny stosunek dyrekcji szkoły do tej decyzji oraz żywe zainteresowanie się tą sprawą ze strony zarządu szkolnego ZMP pozwalają wierzyć, że zobowiązanie kol. Kality, które podchwyciła cała młodzież, będzie zrealizowane na „piątkę". Trzeba tylko, aby ZOLL w Białymstoku zmienił swój stosunek do podległych sobie kół i naprawił popełniane dotychczas błędy przez otoczenie tego koła szczególnie troskliwą opieką.

Jadwiga Sarnocińska



Sześcioletni modelarz Aleksander Kłos z Gliwic.

TYGODNIK ILUSTROWANY LIGI LOTNICZEJ

Adres redakcji: Warszawa, ul. Ogrodowa 65. Telefony: 62145; 73001; 87665. Wewnętrzny 5. Wszelkie reklamacje dotyczące prenumeraty należy kierować bezpośrednio do urzędu pocztowego względnie listonoszy, t. j. w miejscu zamawiania prenumeraty.

REDAGUJE ZESPÓŁ

Opracowanie graficzne JANUSZ WOJCIECHOWSKI

Wydawca: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Warunki prenumeraty: miesięcznie — zł 2,40; kwartalnie — zł 7,20; półrocznie — zł 14,40; rocznie — zł 28,80. Zaprenumerować można u listonoszy i w urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do [illegible] każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze.

Zakłady Graficzne i Wydawnicze Dom Słowa Polskiego, Warszawa. Zam. Nr [illegible]. [illegible]

JERZY BUKOWSKI

Uskrzydlone marzenia

Ilustracje: J. Racki

TOMIK I

BIBLIOTECZKA
Tygodnika „Skrzydła i Motor" – 1953 r.

I.

Grigoriewskoje! Nareszcie znajdowali się u celu swej podróży. Szkoła Lotnicza! Tu miały się spełnić ich marzenia. Był to więc nie tylko cel podróży, ale i wielu lat marzeń.

Mietek leżąc na łóżku długo nie mógł zasnąć. Myśli jego biegły daleko do ziemi ojczystej, do rodzinnej wioski, gdzie znał na pamięć każdą dróżkę polną, każdy krzaczek i nawet teraz po wielu latach rozłąki z ukochaną Ojczyzną z zamkniętymi oczami trafiłby do każdego zakątka rodzinnej wioski.

Pogrążony w rozmyślaniach widział siebie, jak leci nad łanami złotych zbóż, mija po drodze spalone przez hitlerowców wsie i miasteczka, a przestrzeń dzieląca go od Ojczyzny szybko maleje. Oto leci przez front, nieprzyjacielska artyleria ujada zjadliwie jak wściekły pies, a on Mieczysław Lisiewicz, pilot Ludowego Lotnictwa Polskiego, nie zwracając uwagi na pękające wokół

— 2 —

pociski uparcie dąży do celu i gradem bomb sieje zniszczenie wśród faszystowskich zbirów.

— A macie za Warszawę, za nasze spalone wsie, a masz... — szepcze Mietek, a w duchu przysięga sobie, że będzie odważnym pilotem i nie spocznie dopóty, dopóki bestia hitlerowska nie zostanie dobita. Mietek cofa się myślami jeszcze dalej wstecz. Przypomniał sobie młode lata, ławę szkolną, kolegów. Ileż to on, jako mały szkrab, nastrugał samolotów! Zawsze mówił, że zostanie lotnikiem.

Z marzeniami swymi wcale się nie ukrywał, wiedziała o nich cała klasa, koledzy zaś nadali mu przydomek „lotnik". Mietek wcale się o to nie obrażał, a nawet był z tego dumny. W jego pamięci na zawsze pozostanie pewne zdarzenie. Było to w roku 1937, w kilka miesięcy po śmierci ojca. Rozpoczął się nowy rok szkolny. Dzieci idące do szkoły zachowywały się hałaśliwie, często starały się nawzajem przekrzyczeć. Szedł z nimi również Mietek, ale jemu nie udzielała się ogólna weso-

— 3 —

łość. Trzymając w jednym ręku „kozik", kupiony jeszcze przez ojca na odpuście, w drugiej zaś ostrugany kawałek drewna, dopędzał gromadę dzieci, znów przystawał i strugał. Wreszcie doszedł do szkoły.

Do rozpoczęcia lekcji zostało jeszcze kilka minut.

Stanął więc Mietek koło budynku szkolnego i oparłszy się o ścianę strugał swój klocek, który z każdą chwilą przybierał coraz wyraźniejsze kształty samolotu. Zarówno w nauce jak i w pracy był bardzo dokładny, toteż strugając swój klocek nagle posmutniał, bowiem okazało się, że zapomniał jak winno wyglądać opierzenie ogonowe samolotu. Opuścił ręce.

Wtem, co to? W górze usłyszał warkot silnika. Zadarł głowę do góry i zamarł w bezruchu.

Nad nim przelatywał samolot.

Stał tak chwilę, wpatrzony w mknącego na horyzoncie stalowego ptaka i rozmyślał nad tym, że i on kiedyś będzie lotnikiem, a teraz na pewno wystruga dobrze modelik samolotu.

— 4 —



...stanął oko w oko z kierownikiem szkoły.

— 5 —

Wtem poczuł gwałtowne szarpnięcie za ucho i ostry ból przeszył go aż do stóp. Klocek drzewa wypadł mu z ręki, odwrócił się szybko chcąc podnieść drewno, gdy nagle stanął oko w oko z kierownikiem szkoły.

— Marsz do klasy, łobuzie. Już dawno po dzwonku, a on stoi sobie jakby nigdy nic — krzyknął ze złością kierownik.

— Ja... ja tylko patrzyłem na samolot — chciał się usprawiedliwić malec, ale kierownik nie dał mu dokończyć zdania, szarpnął za kołnierz i pchnął w stronę drzwi.

— Potrzebne ci to jak dziura w moście. Martw się, żebyś umiał się podpisać, to ci wystarczy — powiedział głośno.

Nadchodząca nauczycielka spojrzała na Mietka, który stojąc w korytarzu smutnie spoglądał na niedokończony samolocik, a zwróciwszy się do kierownika rzekła:

— Chciałby zostać lotnikiem!

— 6 —

— Marzenia ściętej głowy — odpowiedział kierownik i wszedł do kancelarii.

Mietek ze smutkiem wszedł do klasy i zajął miejsce w ławce. Nauczycielka tymczasem podniosła wystrugany z drewna samolocik i po wejściu do klasy nie mówiąc ani słowa położyła go przed Mietkiem. Rozpoczął się rok szkolny.

*

— Tak było kiedyś, wtedy gdy Polską rządzili kapitaliści i obszarnicy, a marzenia chłopskich synów o lotnictwie były w istocie marzeniami ściętej głowy — myślał Mietek.

A teraz — spełniły się marzenia. Ale czy aby naprawdę? Czy nie za śmiałe są jego myśli? Mietek przypomniał sobie, że przecież musi stanąć przed komisją lekarską, która może go odrzucić.

Genek Biedrzycki, który wczoraj rozmawiał z jednym pilotem, mówił mu, że martwi się, iż mogą go odrzucić ze względu na mały wzrost, a przecież ja

— 7 —

— pomyślał z przerażeniem Mietek — jestem jeszcze mniejszy od Genka, wyglądam po prostu jak dziecko. Teraz dopiero zrozumiał zmartwienie szefa sztabu pułku, który rozmawiając z nim wczoraj rzekł z niepokojem:

— No, synku, żeby ci tylko nóg starczyło.

Czyżby to była prawda, że mam za krótkie nogi? — pomyślał Mietek i odrzuciwszy koc na bok, spojrzał na swe nogi.

— Odmroziłeś, to się nie przyznawaj — odezwał się jego kolega, Leon Dębicz.

— Nie, widzisz chodzi o to, że mam chyba trochę za krótkie nogi. Sam szef sztabu wczoraj mówił: Żeby ci tylko nóg starczyło.

Mietek już chciał zmierzyć długość swych nóg z nogami Leona, co do którego nie było żadnych wątpliwości, że postawę na pilota ma odpowiednią, gdy odezwał się sąsiad z lewej strony: — Głupstwa pleciesz. Tu wcale nie chodzi o twoje nogi. W ogóle wyglądasz

— 8 —

jak dzieciak i tyle. Odwalą cię z pewnością.

— Mądrzycie się co najmniej, jakbyście byli samą komisją lekarską — odezwał się ktoś spod okna — lepiej byście spali, a jutro okaże się kto miał rację.

Na sali zapanowała cisza.. Słychać było tylko miarowy oddech śpiących żołnierzy.

Nazajutrz była piękna słoneczna pogoda. Zaraz po śniadaniu grupa kandydatów na pilotów udała się do nowego budynku aby stanąć przed komisją lekarską. W poczekalni czuć było zapach lekarstw, który wydostawał się zza drzwi apteki. Przyszli uczniowie szkoły lotniczej z niecierpliwością spoglądali na drzwi pokoju, do którego wzywano ich pojedyńczo.

Jedni rozmawiali szeptem, naradzali się, co mówić przed komisją lekarską, drudzy wypytywali kolegów wracających z komisji o szczegóły badań, a jeszcze inni siedzieli zamyśleni, czekając niecierpliwie swojej kolejki.

— 9 —

 UWAGA CZYTELNICY: W następnym numerze NOWY KONKURS